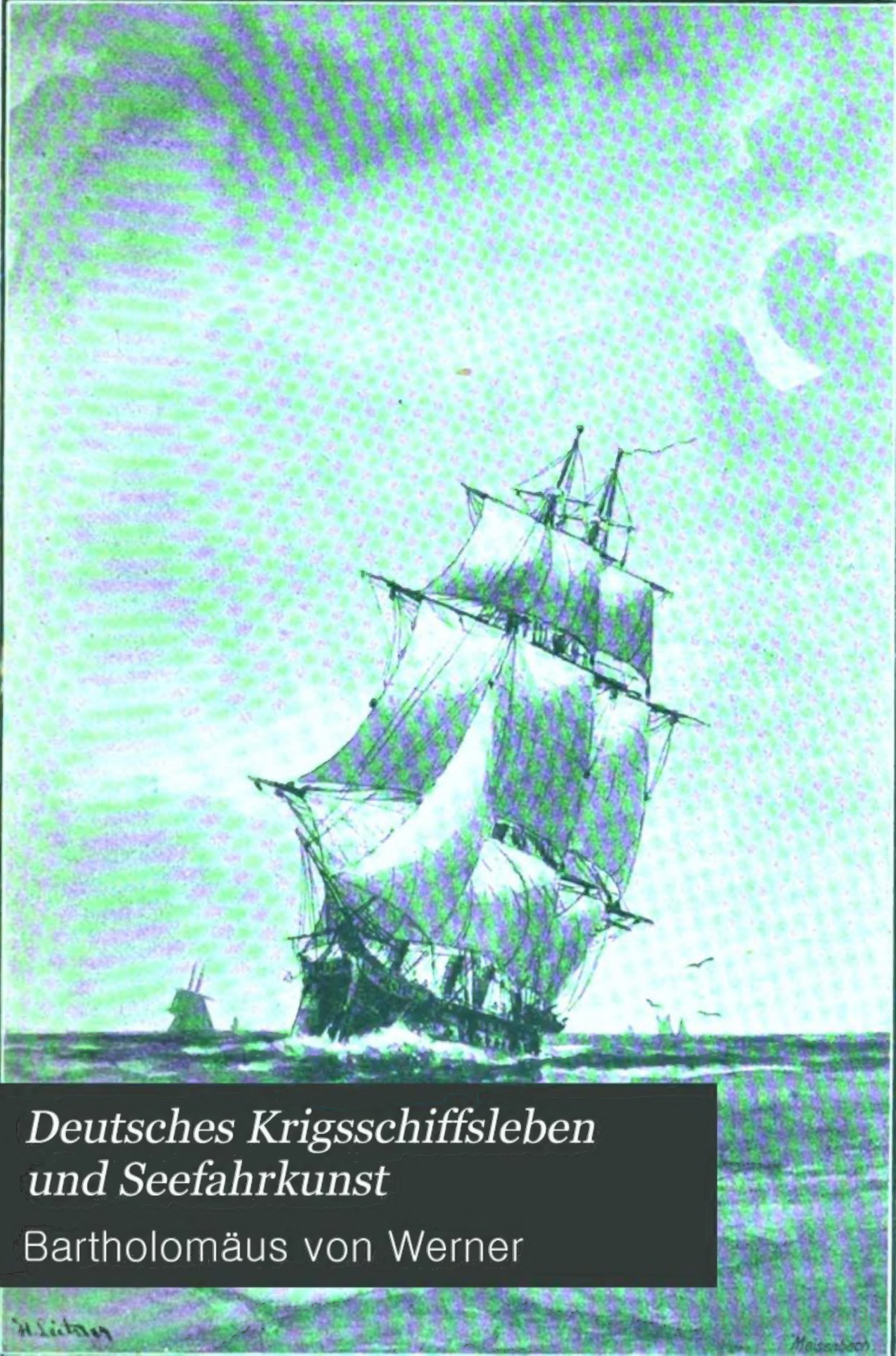


Deutsches Krigsschiffsleben und Seefahrkunst

Bartholomäus von Werner

Digitized by Google

Deutsches Kriegsschiffsleben

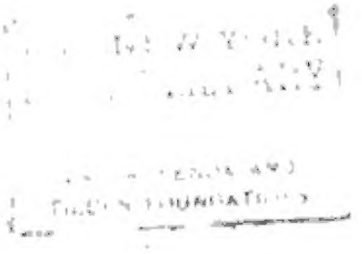
und

Seefahrkunst.

(Werner)
YYL

Digitized by Google

Digitized by Google



Digitized by Google

Auf hoher See bei schönem Wetter vor dem Wind. Tiefdruck.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Deutsches Kriegsschiffsleben

und

Seefahrkunst.

Von

B. von Werner,
Contreadmiral a. D.

Mit 60 Abbildungen und 4 Karten.

Leipzig:
F. A. Brockhaus.

1891.

Digitized by Google

NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
186116

Das Recht der Ueberſetzung iſt vorbehalten.

Digitized by Google

Vorwort.

Als das von mir verfaßte Buch „Ein deutſches Kriegsſchiff in der Südſee" erſchienen war, wurde mir von verſchiedenen Leſern desſelben der Vorwurf gemacht, daß es kaum etwas über das eigentliche Schiffsleben bringe. Dieſen Fehler, wenn es einer iſt, hat das Buch allerdings und zwar mit Abſicht, weil ich den Leſer nur in die Südſee einführen wollte und es nicht für räthlich hielt, den mir vorliegenden reichen Stoff durch ein füglich zu entbehrendes Beiwerk unüberſichtlich zu machen. Auch war das Schiffsleben, ſoweit mir bekannt, durch berufene Federn erſchöpfend geſchildert worden, was man mir aber nicht zugeben wollte. Ich unterwarf daher zur Prüfung der verſchiedenen Anſchauungen die einſchlagenden Werke einer nochmaligen Durchſicht und fand nun auch, daß noch Lücken vorhanden ſind, welche zu einer Vervollſtändigung anregen können. So ſtellte ich ohne beſondere Abſicht das, was zur Ergänzung dienen konnte, vorerſt einmal zuſammen und erhielt wider Erwarten genügenden Stoff, um ein Buch damit zu füllen. Aber der Stoff war ſpröde und trocken; zu farblos, um den Leſer anregen und feſſeln zu können. Sollte daher die Arbeit die Fähigkeit erhalten, einem größern Kreis die gewiß intereſſante Eigenart des Lebens auf einem Kriegsſchiff zu erſchließen, dann mußte ſie mit farbenreichern Bildern durchſetzt werden, und hierfür wählte ich verwandte Gegenſtände: die Seefahrkunſt; das große Meer bei Sturm und Windſtille, bei ſchönem und ſchlechtem Wetter, ſowie einige Skizzen von fernen Ländern.

Hierdurch erfuhr die urſprüngliche Anlage indeß eine vollſtändige

Verſchiebung; ich mußte nun als Grundlage eine größere Seereiſe wählen und in dieſe das Schiffsleben in Einzelſchilderungen hineinweben. Ich entſchied mich für eine Fahrt über den Atlantiſchen Ocean, weil ich nur Selbſterlebtes erzählen wollte und ich hierfür die Erlebniſſe zweier Reiſen, welche genügende Handlung ergaben, um das geſammte Kriegsſchiffsleben, die Seefahrkunſt und das Meer in ſeiner verſchiedenen Geſtalt in dieſem Rahmen zuſammenzufaſſen, benutzen konnte. Während der einen dieſer beiden Reiſen war ich der Erſte Offizier, während der zweiten der Commandant des Schiffs.

So entſtand das vorliegende Buch, welches in ſeiner jetzigen Anlage zwei voneinander verſchiedene Gegenſtände behandelt: das Schiff und das Meer.

Derjenige Leſer, welcher das Kriegsſchiff und das Leben der auf ihm wohnenden Menſchen kennen lernen will, wird eine Darſtellung von der Eigenart dieſes Lebens, von den Freuden und Leiden des Seemanns finden. Ich habe verſucht, ihn auch in das eigentliche Weſen des Kriegsſchiffs einzuführen, denn der Stoff iſt ſo behandelt, daß auch die auf den Schiffen lebenden Menſchen Aufſchlüſſe über Dinge erhalten können, welche nur eine vieljährige Erfahrung zu ergründen vermag.

Andererſeits ſoll das Buch Denen, welche noch keine Gelegenheit hatten, das Meer zu ſehen und kennen zu lernen, dieſes in naturwahren Bildern vorführen, und es ſoll auch ſolchen, welche als Seefahrer, als Vergnügungs- und Geſchäftsreiſende die großen Meere durchkreuzt haben, ein Hülfsmittel bieten, ſich alte und vielleicht theilweiſe entſchwundene Bilder vor das geiſtige Auge zurückzurufen.

Der Vollſtändigkeit halber und zu Nachſchlagezwecken ſind dann noch eine kurze Darſtellung der Seefahrkunſt, Angaben über Meeresſtrömungen, Windverhältniſſe und die dem Seefahrer unentbehrlichen Hülfsmittel eingefügt worden.

Erklären muß ich ſchließlich noch, weshalb ich zu einer Zeit, wo die Dampfkraft herrſcht, zum Mittelpunkt der Darſtellung vorzugsweiſe das Segelſchiff, oder richtiger ausgedrückt, ein Schiff unter Segel

gewählt habe. Es geſchah dies, weil die Segel immer noch, ſowol in den Kriegs- wie Handelsmarinen, eine große Rolle ſpielen und man nur von einem Segelſchiff aus das Meer eingehend ſtudiren kann, wie dieſes ſich ja auch nur jenem in ſeiner vollen Größe, in ſeiner ganzen Schönheit und ſeiner Furchtbarkeit zeigt. Auch kommen nur auf dem Segelſchiff die Tugenden des Seemanns ebenſo erſt zur vollen Entwickelung, wie diejenigen des Soldaten ſich erſt im Kriege entfalten können.

Nebenſächlich ſei erwähnt, daß ich in den erſten Abſchnitten den Gebrauch ſeemänniſcher Ausdrücke nach Möglichkeit vermieden habe und dieſelben erſt in der fortſchreitenden Erzählung, wo der Leſer denſelben bereits ein gewiſſes Verſtändniß entgegenbringt, öfter anwende. So wird der Leſer auch einige, in der zweiten Hälfte des Buchs vorkommende Redewendungen, welche gegen einen guten Stil verſtoßen, leicht als den Schiffsverhältniſſen angepaßte erkennen.

Wer als Laie das Buch in die Hand nimmt, wird wahrſcheinlich erſt gegen das Ende einen vollen Einblick in die ihm bisher fremde Welt erhalten, und gebe ich der Hoffnung Ausdruck, daß er dann genügende Anregung gefunden hat, um die erſten Abſchnitte noch einmal durchzuleſen, weil damit erſt die dort entworfenen Bilder in ihrer vollen Naturtreue (ſoweit mir es überhaupt möglich war, naturgetreu zu ſchildern) vor ihm entrollt werden.

Darmſtadt, im November 1890.

Bartholomäus von Werner.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichniß.

Seite

Vorwort V

Einleitung.

Warum ich den Leſer auf eine Kreuzerfregatte älterer Bauart und nicht auf ein modernes Schlachtſchiff führe. Kurze Bemerkung über gepanzerte Kreuzer und Torpedoboote. Ueber Kohlenpreiſe und die Gründe, welche bei den Handelsſchiffen für die ausgiebigſte Verwendung der Dampfkraft für alle Zwecke ſprechen, und warum dieſe Gründe für Kriegsſchiffe nicht zutreffend ſind 1

Die verſchiedenen Theile, aus welchen ein Kriegsſchiff ſich zuſammenſetzt, und einige Gewichtsangaben. Ueber Material und Inventar, ſowie die maßgebenden Verwaltungsgrundſätze. Schiffsriſſe. Kurze Aufführung der die Beſatzung eines Kriegsſchiffs bildenden Perſonen 3

1. Im November in der Spaniſchen See (Bai von Biscaya).

Die Kreuzerfregatte „Najade" liegt ſeeklar im Hafen von Plymouth. Sie verläßt den Hafen bei windſtillem Wetter. Die europäiſche Küſte entſchwindet dem Auge und die Menſchen kommen nun erſt zu dem Bewußtſein, der Heimat Lebewohl geſagt zu haben. Am zweiten Tag ſetzt Wind ein, die Maſchine wird geſtoppt und das Schiff ſetzt die Reiſe unter Segel fort . 10

Der Wind wird ſtürmiſch. Das Schiff ein unfreundliches Bild. Seekranke. Segel werden gereeft. Hohe Dünung. Sturm. Segel werden noch mehr gekürzt. Allgemeine Bemerkungen über die Gefahr eines Zuſammenſtoßes mit andern Schiffen. Regen und ſchwere Arbeit. Die Menſchen in der Takelage und auf dem Deck 13

Der Erſte Offizier leitet das Segelbergen. Anblick des Schiffs in dunkler Nacht. Die Matroſen auf den Raaen. Wachablöſung. Die Freiwache erhält Hängematten, die Wache wird gemuſtert. Poſitionslaternen und Poſten. Die Wachmannſchaften finden Ruhe. Regenröcke 17

Wind und Wogen. Ein fremder Segler droht, die „Najade" zu überrennen. Es geht noch gut. Der Commandant findet keine Ruhe. In der Offiziermeſſe 21

Vielerlei Leiden in der Offiziermeſſe. Das Mittageſſen findet einen jähen Abſchluß. Badegäſte. Quitſchende Betten. Klopfende Stühle und klingende

Seite

Gläser. Rollende Flasche. Hinterlistiges Bett. Rutschende Kommodenschublade. Leckwasser. Wecken des Offiziers der Wache. Unbeabsichtigter Besuch bei dem Ersten Offizier. Schwerer Entschluß. Nasse Wasserstiefel 24

Der Wind ändert seine Richtung. Die Lage des Schiffs ist gefährlich. Was ist ein Wellenberg? Erklärung der verschiedenen Lagen eines Schiffs zum Wind. Halsen im Sturm. Alle Mann auf! Perioden in dem Auftreten höherer Wellen und der Sturzseen. Wie sich eine Sturzsee entwickelt. Unterschied zwischen Dünung und See (Ausdrücke, welche von dem Seemann für Welle gebraucht werden) 31

Beginn des Halsens. Empfindungen der Menschen. Das Schiff fällt ab. Die See ist stärker als Ruder- und Segelwirkung. Das Schiff kämpft mit den Naturgewalten, die Menschen sind machtlos. Der Sturm übertönt alles andere. Das Schiff rast durch die dunkle Nacht dahin. Vor dem Wind und vor der See 36

Eine Sturzsee. Schiff in größter Gefahr. Unerwartete Rettung. Das Halsen ist beendet. Freiwache zur Koje. Folgen der Sturzsee. Wirkung des Sturms auf die Menschen. Sonnenaufgang. Nachlassen des Sturms. Stimmungsbild. Der Sturm wächst wieder. Frühstück in der Offiziermesse. Beseitigung der während der Nacht entstandenen Schäden. Sturm am Tage bei Sonnenschein 39

2. Vom rauhen Norden zum sonnigen Süden. Nach Madeira!

Auf der Breite von Lissabon. Plötzlicher Uebergang vom Herbst zum Frühjahr. Das Schiff in schönem Wetter. Stromversetzung. Besteckrechnung. Meeresströmung. Cursänderung. Felsen dicht voraus. Gefährlicher Curs. Die Lage des Commandanten. Abkreuzen vom Lande. Schiff unter Segelpreß 46

Nordseite von Madeira. Die Desertas-Inseln. Cap San Lorenzo. Südseite von Madeira. Auswahl des Ankerplatzes. Funchal. Die Rhede. Ueber das Ankern. Anker und Ankerketten, Ankerspill. Die sonstigen Vorrichtungen für das Ankern und das Ankerlichten. Technische Ausdrücke . . 54

Ansegelung des Ankerplatzes. Der Anker fällt. Segel fest. Salut für die Landesflagge. Bumboote und Madeirenser. Waschfrauen. Tauchende Kinder. Der Consul macht seinen Besuch. Madeira-Boote. Landung auf dem offenen Strand. Die Rhede von Funchal ist unsicher. Die Stadt. Die Offiziere an Land. Der Commandant an Land im Dienst . . . 63

Die Beförderungsmittel. Die Umgebung von Funchal. Auf der Höhe. Fernblick von oben. Sonnenuntergang. Madeira bei Mondlicht von den Bergen gesehen. Schlittenfahrt bergab. Eigenartige Bootfahrt. Madeira bei Mondlicht von dem Schiff aus gesehen. Die Schiffskatze im Kampf mit Schatten. Madeira bei Sonnenaufgang vom Schiff aus gesehen. Abfahrt 73

3. Von der gemäßigten zur heißen Zone.

Das Meer bei Windstille. Die Morgenwache. Sonnabend an Bord, der Tag der Generalreinigung. Dienst und Freizeit. Farbenanstrich des Schiffs. Die Routine. Die Bootsmannspfeife. Ueberblick über den Gang einer Woche 83

Digitized by Google

Seite

Rein Schiff. Hängematten auf. Selbstreinigung der Mannschaft. Der Erste Offizier bei dem Rein Schiff. Die Schiffsnummer. Deck scheuern. Schrubber, Absetzer und Schwabber. Messing-, Geschütz- und Waffenputzen. Mittag und Nachmittag 92

Die Insel Gran Canaria. Plötzlicher Uebergang aus stürmischer See in glattes Wasser. Die Segel schlagen back. Las Palmas. Nähere Umgebung von Las Palmas. Der blaue Peter. Zerbrochener Anker und plötzliche Abreise. Klare Luft. Ueber Staubregen. Die Insel San Antonio. San Vincent. Porto Grande. Seine Bedeutung als Kohlenplatz. Die Bevölkerung von San Vincent. Zerstreuungen in der Stadt. Ankunft eines Passagierdampfers. Fische im Hafen. Landungsmanöver. Wasser holen in Tarrafalbai auf San Antonio. Abfahrt von Tarrafalbai. 98

4. In der heißen Zone, unter der Herrschaft der Passatwinde.

Im Passat. Fische. Schwimmpolyp oder Seeblase (Physalia utriculus). Stimmungsbild. Gottesdienst. Sonntagsdienst. Die Besatzung im sonntägigen Kleid. Prüfung der Rapporte durch den Commandanten. Die Musterung. Besichtigung des ganzen Schiffs. Das Batteriedeck. Ueber Thierstallungen. Der Thierbändiger. Die Küche und die Köche. Der Gallions-Inspector. Das Zwischendeck. Back und Backschaft. Der Bottelier und die Bottlerei. Das Lazareth. Die Hellegats. Munitionskammern. Fleischlast. Kesselraum. Maschine. Wasserlast. Trockenlast und ähnliche Räume 115

Die Beobachter. Besteckrechnung. Länge und Breite. Der Chronometer. Die Essenprobe. Backen und Banken. Ausgabe des Essens für die Mannschaft. Mittagsruhe. Postenablösung. Proviantausgabe. Nachmittagsschlaf. Barfußgehen der Matrosen. Bleiplattspiel. Ende der Freizeit. Abendmusterung. Sonnenuntergang 130

Die Aequatorcalmen. Gewitter, Böen und Regen. Ein bleierner Druck liegt auf dem Schiff. Bleiern erscheint die Natur. Durch die Calmen. Der Südost-Passat setzt ein. Das Schiff wird trocken. Triton besucht das Schiff und meldet für den nächsten Tag den Besuch Neptun's an. Der Aequator ist passirt. Neptun kommt mit Gefolge an Bord. Linientaufe. Grübeleien auf der südlichen Halbkugel. Die Kohlensäcke im Sternbild des Südlichen Kreuzes 140

Fernando do Noronha kommt in Sicht. Einiges über Roller oder Flutwellen. Ankunft vor Fernando do Noronha. Ansicht des Landes. Eine brasilianische Verbrechercolonie. Der Gouverneur. Die Besatzung. Die Sträflinge. Die Stadt. Die Citadelle. Verpflegung der Menschen. Tauben- und Rattenplage. Pferde. Die Dienerschaft des Gouverneurs. Ausflug in das Innere der Insel 153

5. Im Nordmonsun.

Monsun oder Passat? Wirkung des Monsuns auf die Stimmung der Menschen. Noch einmal Reinschiff. Aufenthaltsplätze und Beschäftigung der dienstfreien Offiziere und Cadetten während des Reinschiff. Vorbereitungen zum Fischfang. Fliegende Fische, Bonitos und Tümmler. Harpunen, Bonito-Angel. Harpuniere. Ansicht des Bugspriets. Noch einmal Fische.

Digitized by Google

Seite

Der eine Harpunier nimmt ein unfreiwilliges Bad. Noch einmal der Thierbändiger. Die Ferkel Jakob und Max. Enten. Hühner. Ferkelwäsche. Die Ferkel als Seilspringer. Ein Tümmler an der Harpune. Der Fang geht wieder verloren. Ein Bonito gefangen 159

Sonderung der Schiffsbesatzung in verschiedene Gruppen. Der Commandant. Der Erste Offizier. Die andern Offiziere. Sonderstellung des Commandanten. Geselligkeit an Bord 171

Die Mannschaft bei ihrem Mittagessen. Noch einmal die Ferkel und die Schiffskatze. Ausbildung der jüngeren Offiziere und der Mannschaft. Rollenexerciren 182

Zu Gast bei dem Commandanten. Die Commandantenkajüte 186

6. An der Küste.

Einiges über Seefahrkunst. Noch einmal Chronometer und Stromversetzung. Werth des Loths. Nutzen der Kriegsschiffe für Vermessungen. Das Handloth und das große oder Tiefloth. Das Lothen. Thompson's Patentloth 192

Der Kompaß. Steuer- und Peilkompaß. Ueber das Peilen. Seekarten und ihr Gebrauch mit Hülfe des Peilens, Lothens, der Leuchtfeuer und sonstiger Landmarken. An der brasilianischen Küste. Besteckrechnung bei Nacht. Leuchtfeuer von Cap Frio kommt in Sicht. Schlußbemerkung über Seefahrkunst 203

7. Rio de Janeiro.

Cap Frio. Das Leuchtfeuer des Caps. Der Schlafende Riese. Landschaftsbild. Wir gehen für die Dauer des Aufenthalts in Rio von der Kreuzerfregatte „Najade" auf eine Kreuzercorvette über. Das Schiff wird hafenklar gemacht. Brassen und Toppen. Das Commandoabzeichen der Kriegsschiffe. Salut für Offiziere. Schiff vermooren. Landschaftsbild. Die Bai von Rio. Das Schiff kommt zu Anker und wird vermoort . . . 215

Gesundheitsbehörde. Ueber den Wachdienst auf See und im Hafen und die sonstigen Dienstverrichtungen an Bord. Der Commandant. Der Erste Offizier. Der Navigationsoffizier. Der Artillerieoffizier. Die Wachoffiziere. Die Seewache. Die Hafenwache. Glasen schlagen. Verschiedener Dienst. Die Unterlieutenants. Die Aerzte. Der Maschineningenieur und der Zahlmeister 225

Die Deckoffiziere. Der Bootsmann. Der Feuerwerker. Der Torpeder. Der Steuermann. Der Zimmermann. Der Materialienverwalter. Der Stabswachtmeister. Die Maschinisten. Die Seecadetten. Die Unteroffiziere. Die Mannschaft. Das seemännische, das Maschinen- und das Handwerker-Personal. Wachgänger und Freischläfer. Wachdienst der Mannschaft. Sicherheitswache. Posten. Fallreepsdienst 232

Quarantäneflagge. „Fallreep!" Begrüßung des Schiffs durch fremde Kriegsschiffe. Besuche zwischen den Befehlshabern der Schiffe, und zwischen diesen und den diplomatischen Vertretern am Lande. Salut für die letztern. In Erwartung der Post. Die Post wird gebracht. Alarmirende Nachrichten aus der Stadt. Sonnensegel. Vorbereitungen für die Zeugwäsche. Flaggenparade. Höflichkeitsformen. Rio bei Nacht. Hängemattenausgabe. Zapfenstreich und Abendschuß. Runde 242

Seite

Das Schiff bei Nacht. Tagesanbruch. Reveille und Morgenschuß. Ein Kriegsschiff kommt in den Hafen. Das Schiff erhält sein Tageskleid. Noch einmal Brassen und Toppen. Höflichkeitsformen 249

Schiffsetikette. Danksagung für die erfolgte Begrüßung des Schiffs seitens des brasilianischen Admirals. Schiff verholen. Der Consul kommt an Bord und bestätigt die Alarmnachrichten. Salutfähigkeit der Kriegsschiffe. Der schwebende Streitfall findet günstige Lösung 252

Einfluß der Machtstellung des Deutschen Reichs auf die häuslichen Verhältnisse der im Ausland lebenden Deutschen. Zu Gast bei dem deutschen Consul. Verkehrsmittel in Rio. Die Umgebung der Stadt. Ein Tag auf der Tijuca. Gastfreundschaft in Rio. Ausflüge in die Umgebung. Flaggengruß der Kauffahrer an Kriegsschiffe. Höflichkeitsformen . . . 255

8. Allerlei Dienst und Seemannschaft.

Was ist Seemannschaft? was Navigation? Reiner Gesundheitspaß. Eine Kreuzfahrt nach der gemäßigten Zone als Schutzmittel gegen Gelbes Fieber. Ueber Gesundheitspflege. Tropenroutine. Ueber den Anzug der Menschen. Die Hängematte. Schlafplätze für die Mannschaft. Im Zwischendeck. Bäder auf dem Schiff. Noch einmal Schiffsetikette . . . 263

Beköstigung und Wassergenuß. Folgen übermäßigen Trinkens. Schutzmittel dagegen und Trinkwasserausgabe 271

Deviation der Kompasse. Variation. Deviationsbestimmung 275

Die Takelage. Unterschied der laufenden von der stehenden Takelage. Die verschiedenen Taue, Raaen und Segel 277

Segel reefen. Die Vorsegel. Gaffelsegel. Zweck des Besahns und der Vorsegel. Luvgierigkeit eines Schiffs. Die Leesegel. Enden und nicht Taue 282

Segelmanöver. Segel setzen. Der Wachoffizier übernimmt die Wache. Asche heißen. Vertheilung der kleinen regelmäßig wiederkehrenden Arbeiten . 287

Das gewöhnliche Log. Fahrtbezeichnung nach Knoten. Die Patentlogs. Das Loggen. Der Wachoffizier gibt die Wache ab. Das Logbuch 293

9. Mannszucht an Bord.

Noch einmal Zeugwäsche. Allgemeine Betrachtungen über die beste Diensteintheilung. Die bisher noch nicht besprochenen Dienstverrichtungen. Segelkanten. Umkleiden der Mannschaft. Noch einmal Geschütz- und Waffenputzen 302

Der Strafrapport. Die Strafgewalt und ihre Ausübung. Die Disciplinarstrafen. Besondere Strafmaßregelungen. Allgemeine Betrachtungen über dieselben. Festtage an Bord mit ihren gelegentlichen Folgen 307

Abhalten des Rapports. Die verschiedenen Vergehen gegen die Schiffsordnung. Abwägen der Strafen. Wer zum Rapport stellen darf. Der Erste Offizier bei dem Rapport ein anderer Mensch 322

Trunkenheit an Bord. Warum die deutschen Matrosen in der Regel nüchtern sind. Wie die Betrunkenen unschädlich gemacht werden. Beurlaubte kehren an Bord zurück. Der Erste Offizier und der Stabswachtmeister. Besonderer Vorfall 323

Vollstreckung der Strafen. Ueber den Schiffsarrest. Noch einiges über den Tagesdienst 329

10. Im Südatlantiſchen Ocean.

Seite

Ein Pampero im Anzug. Ueber den Einfluß der Sonne und des Monds auf das Wetter. Der Barometer, ein ſchlechter Wetterprophet. Ueber Segelanweiſungen. Ueber das Wetter an der ſüdamerikaniſchen Küſte . . . 335

Das Wetter ändert ſich. Auffallende Naturerſcheinungen bei Sonnenuntergang. Das Schiff bereitet ſich für einen Pampero vor. Sehr ſtarkes Wetterleuchten 338

Der Pampero kommt mit Blitz, Donner und Regen. Das Schiff nimmt ihn gut. Ueber Aberglauben. Der Klabautermann. Das Wetter klart auf. 340

Angenehmer Sturm. Das Schiff bedeckt mit kleinen Vögeln und Inſekten, welche von dem Sturm auf das Meer verſchlagen ſind. Ein Beilieger ſchöner Art. Wie es im Schiff dabei ausſieht 342

Sylveſterabend. Jahreswechſel. Neujahr. Zu Gaſt in der Offiziermeſſe . . 344

Die Meſſe und die Kammern. Noch einmal der Erſte Offizier. Der Meſſe- und der Weinvorſtand. Unbeſtändigkeit im Wetter 346

Klar Schiff. Der Commandant und andere Perſonen bei demſelben. Geſchoßwirkung in einem Schiff 351

Einiges über den Schiffskampf 354

Großes Segelexerciren. Daſſelbe im Vergleich zu dem Klar Schiff zur Uebung. Warum das Segelexercitium abends ſtattfindet. Der Commandant bei demſelben. Einfluß dieſes Exercitiums auf die Mannszucht 357

Unglücksfälle an Bord. Ein Todesfall. Beſtattung der Leiche auf hoher See 360

Der Rio de la Plata. Der Lootſe. Montevideo. Der Hafen. Ankermanöver 363

Die Boote und der Bootsdienſt. Die Bootsroutine. Die Kuttergaſten. Die Stadt 365

11. Von Montevideo nach Weſtindien.

Schiff ſeeklar machen. Anker lichten. Anker aufſetzen. Ankunft vor Santos. Kanalfahrt. Vorzüge eines ſicheren und eines abgelegenen Hafens. Die Stadt Santos. Abſchlagen der Segel. Schiff ſtagen. Die ſtehende Takelage 370

Kolibri auf ſeinem Neſt. Fahrt zum Urwald. Waſſer holen daſelbſt. Spaziergang in dem Wald. Schmetterlinge und Schlangen. Ein Landhaus im Urwald 375

Regen im tropiſchen Braſilien. Schlechte Vergnügungsfahrt auf dem Waſſer. In der Regenzeit am Land und an Bord. Ratten und ſonſtiges Ungeziefer. Hammerfröſche. Krieg gegen die Ratten 377

Der heiße Landwind. Abfahrt von Santos. Bahia. Landſchaftsbild. Die Stadt. Käfer. Vergleich der Farbenpracht zwiſchen den Thieren Braſiliens und denen des äquatorialen Afrika. Verſchiebung der Handelsbeziehungen und deren Urſachen. Das Schiff wird gemalt. Ueberflüſſiges bei Befehlsertheilungen. Armuth der Worte in der deutſchen Seemannsſprache. Beſondere Maßregeln gegen unerlaubte Entfernung von Bord . 383

Abfahrt von Bahia. Ein Mann wird vermißt. Ein Abend bei dem Commandanten. Stimmungsbild. Feuer an Bord und Feuerlärm. Kaiſersgeburtstag auf See, und wie dieſer Tag im Hafen äußerlich gefeiert wird. Das Waſſer des Amazonenſtroms macht ſich noch auf hoher See bemerkbar. Die Inſeln Tobago und Trinidad kommen in Sicht. Das Schiff

Seite

ankert vorübergehend auf großer Wassertiefe auf offenem Meer. Es wird von einer Bö überfallen und kommt in große Gefahr. Die Pocken sind auf Trinidad. Fahrt an den westindischen Inseln entlang zur Winterszeit. St. Vincent 389

An Santa Lucia, Martinique, Dominica, Guadeloupe, Montserrat, Nevis, St. Christopher und St. Eustatius vorbei nach St. Thomas. Puertorico und Santa Cruz oder St. Croix in Sicht. Der Hafen von St. Thomas. Noch einmal die Flutwelle. Ueber Orkane und die Bauart der Häuser auf St. Thomas. Die Stadt. Haifische. Ueber Hundswuth. Die Bevölkerung der Insel. Häusliche Verhältnisse. St. Thomas früher und jetzt als Handelsplatz 395

An Puertorico und Haiti vorbei nach Port Royal auf Jamaika. Ueber Kleiderwirthschaft in der Marine und an Bord. Kleidermusterung. Hängematten lüften. Schaben und Krieg gegen dieselben 399

12. Von Westindien nach Europa.

Anblick von Jamaika. Ankunft vor Port Royal. Eine deutsche Fregatte im Hafen. Namen-Austausch. Der jüngere Commandant meldet sich bei dem ältern. Die Post. Besuche der Mitglieder verschiedener Offiziermessen. Die örtliche Lage von Port Royal. Riesige Cacteen. Kingston, die Hauptstadt von Jamaika. Die Straßen, Häuser und Einwohner. Bevölkerung der Insel. Das Militär. Ausflug nach dem Bog-Walk und dem St. Catherines-Pik. Kleine und großartige Landschaftsbilder. Die Militärcolonie Newcastle. Ein leichtfüßiges Negermädchen 403

Von Jamaika nach Port au Prince auf Haiti. Stimmungsbild. Ein deutscher Herr wird in Miragoane abgeholt. Ankunft in Port au Prince, um für die, zwei deutschen Herren widerfahrene Unbill Genugthuung zu fordern. Haitische Kriegsschiffe. Die Begrüßung seitens derselben bleibt unerwidert. Ein Ultimatum an die haitische Regierung. Ablehnung desselben. Eröffnung der Feindseligkeiten mit Wegnahme der haitischen Kriegsschiffe. Aufregende Nacht in Port au Prince. Die deutschen Forderungen finden ihre Erledigung. Rückgabe der Schiffe und Salut für die haitische Flagge. Aufenthalt im Hafen von Cap Haitien 413

An der Südküste von Cuba, Gestaltung der Insel. Die Kaimans-Inseln. Cap San Antonio. Im Yucatankanal und in der Floridastraße. Vor Havana. Die Einfahrt in den Hafen. Anblick der Stadt. Aufnahme bei den Landsleuten. Der Hafen. Seine Gesundheitsgefährlichkeit. Außerhalb des Hafens. Exercitien an Bord 417

Die politischen und die Handels-Verhältnisse auf Cuba und in Havana. Das Innere der Stadt. Die Einrichtung der Wohnungen. Die Lebensmittel. Die Geschäftsstunden. Die Mahlzeiten. Der Paseo publico. Besondere Sitten. Gastlichkeit. Leberthran trinkende Eselinnen. Die Geselligkeit. Der Asalto. Die Volante. Das cubanische Pferd. Ungeziefer. Theater. Puder. Der Carneval. Sterblichkeit. Die persönliche Sicherheit. Raub und Mord. Geheimbund 421

Abfahrt von Havana. Der Golfstrom. Sein und des Thermometers Nutzen für die Schiffahrt. Cap Hatteras. Wetter am Cap. Schiff im Sturm vor dem Wind. Die Einwirkung schweren Sturms auf die Menschen. Das Innere des Schiffs. Starkes Schlingern. Hohe See. Arbeiten der

Seite

Wache. Austritt aus dem Golfstrom. Der Wind ſpringt um. Durcheinanderlaufende See. Behandlung eines Schiffs im ſchweren Sturm. Ein Boot wird weggeſchlagen. Alle Mann auf. Das Schiff wird beigedreht. Beilieger in ſchwerem Sturm. Das Wetter beſſert ſich. Noch einmal der Barometer. An der europäiſchen Küſte. Im Nebel. Nebelſignale. Schiff vor dem Bug. Ankunft in Plymouth 430

13. Schluß.

In Sicht der deutſchen Nordſee-Inſeln. Das Schiff wird für die Schlußinſpicirung vorbereitet. Empfindungen der Schiffsbewohner bei ihrer Ankunft in der Heimat. Vergleich zwiſchen Wilhelmshaven und Kiel. Betrachtungen über Geſtaltung des häuslichen Lebens der Seeleute nach langer Abweſenheit von der Heimat. Die Steuerbehörde. Ende . . . 441

Namen- und Sachregiſter 446

Digitized by Google

Abbildungen im Text.

Seite

Längsschnitt eines Schiffs 6
Querschnitt eines Schiffs 6
Takelage eines Schiffs 7
Fockmast mit gesetzten Segeln 8
Großmast mit Raaen 8
Lage eines Schiffs zu Wind und Wellen 31
Lage eines Schiffs zu Wind und Wellen, Wenden und Halsen 32
Erklärung der Stromversetzung 49
Ansicht der Desertas-Inseln 55
Bestimmung des Ankerplatzes 56
Ankerspill 60
Ankerkette im Schiff. 61
Anordnung der Ankerkette auf dem Deck. 63
Ein Schlittenwagen auf Madeira 74
Madeira im Entschwinden 81
Bootsmannspfeife 87
Matrose mit Hängematte 92
Schwabber. Schrubber mit Absetzer 96
Las Palmas auf Gran Canaria 101
Seeblase (Physalia utriculus) 117
Sextant 130
Nordküste der Insel Fernando do Noronha 155
Fliegende Fische 163
Gabelharpune. Harpune für große Fische 164
Lothblei 195
Schiffskompaß 205
Ortsbestimmung durch Leuchtfeuer 207
Schlafender Riese bei Rio de Janeiro (Länge 8 Seemeilen) 216
Admiralsflaggen, Commodorestander und Schiffswimpel 219
Vermooren 221
Hängematte 266
Raasegel. (Marssegel und der obere Theil des Untersegels.). 279

Digitized by Google

Seite
Gaffelsegel 280
Gewöhnliches Log mit Sanduhr 293
Patentlog 297
Cacteen in Port Royal 405
Krängen des Schiffs 434

Separatbilder.

Auf hoher See bei schönem Wetter vor dem Wind. (Titelbild.)
Reefen der Marssegel 18
Schiff vor dem Wind im Sturm 39
Stürmische See während vorübergehender Windstille bei Sonnenaufgang . . 43
Vor dem Wind mit auf den Rand geführten Marssegeln 51
Schiff unter Segelpreß 53
Ansicht von Funchal 79
In Windstille bei der Insel Teneriffa 94
Die Segel schlagen back 99
Landungsmanöver in Porto Grande (St. Vincent.) 110
Das Innere einer Kreuzerfregatte 123
Das Bugspriet 165
Schiff zu Anker im Hafen von Rio de Janeiro 220
Ueber die Toppen geflaggt 392
Hafen von St. Thomas 395
Beilieger im schweren Sturm 438

Karten.

Karte der Calmengürtel 141
Karte der südenglischen Küste zwischen Cap Landsend und Start Point
Karte der brasilianischen Küste zwischen Cap Frio und Victoria.
Atlantischer Ocean.

Digitized by Google

Einleitung.

Wollen wir die nachfolgenden Bilder in ihren Einzelheiten verstehen, dann müssen wir uns vorher eine wenigstens oberflächliche Kenntniß von dem Aeußern eines Kriegsschiffes und seinen einzelnen Theilen, von seiner Bemannung und deren Dienst, sowie von der Art der Verwaltung verschaffen.

Ich wähle hierzu eine Kreuzerfregatte, welche den Idealtypus eines Hochseekriegsschiffs darstellt, und zwar ein Schiff, welches auch noch Segel führt.

Für diese Wahl ist nicht allein der Umstand maßgebend, daß nur auf solchem Schiffe die ganze Fülle der Dienstobliegenheiten, welchen ein Seeoffizier und überhaupt jeder Seemann gerecht werden muß, zu Tage tritt und auch nur hier die ganze Poesie der Seefahrt zu ihrem Rechte kommt; ich mußte ein solches Schiff auch um deshalb wählen, weil meines Erachtens alle Kriegsmarinen, welche zur Zeit die Takelagen auf ihren Schiffen verwerfen, später dieselben für die Kreuzer wieder einführen werden. Die jetzige Bauart der gepanzerten Kreuzer kann nur ein sehr kostspieliger vorübergehender Versuch bleiben, welchen einige Nationen mitmachen, nachdem die Engländer damit angefangen haben, während die zweitgrößte Seemacht, die Franzosen, die Takelage auch heute noch beibehalten. Es wird mit diesen Schiffen ebenso werden, wie mit den Torpedobooten, welche in nicht zu ferner Zeit auch nur noch eine untergeordnetere Bedeutung haben werden, weil ihre Thätigkeit auf die Theilnahme an der Küstenvertheidigung beschränkt bleiben wird. Mit dieser letztern Frage wollen wir uns aber an dieser Stelle nicht eingehender befassen, sondern nur kurz die Gründe aufsuchen, welche gegen die gepanzerten Kreuzer ohne Takelage sprechen.

In erster Reihe wird die Entscheidung zur See nicht bei den einzelnen, auf dem ganzen Erdball verstreut fahrenden Kreuzern zu

ſuchen ſein, ſondern bei den Schlachtſchiffen, welche in vereinigten Flotten auf den Kampfplatz treten.

Dann wird wol auch in abſehbarer Zeit das Privateigenthum auf der See, ſofern es nicht eine Blokade zu brechen ſucht, unter völkerrechtlichen Schutz kommen, da die jetzigen eifrigſten Gegner, die Engländer, welche auch am meiſten zu verlieren haben, ihre Handelsſchiffe nicht mehr werden ſchützen können, und von dieſem Zeitpunkt an verlieren die gepanzerten Kreuzer ihre Bedeutung, werden mithin überflüſſig.

Ferner werden die Kohlenpreiſe ſtetig ſo ſehr ſteigen, daß man die in dem Heizmaterial der Kriegsſchiffe liegenden bedeutenden Kapitalien (koſten doch jetzt ſchon an einzelnen Plätzen 1000 kg Kohlen 70—80 Mark) nicht mehr in verſchwenderiſcher Weiſe vergeuden wird.

Schließlich aber werden Gründe von weittragendſter Bedeutung uns in dem Friedensdienſt zu dem „Segelkriegsſchiff mit voller Dampfkraft“ zurückführen, weil Mannescharakter und Mannesmuth, die Haupttugenden des Soldaten, an Bord nur auf dem Segelſchiff geweckt und ausgebildet, beziehungsweiſe erhalten werden können.

Alle Gründe, welche bei den Handelsſchiffen für die ausgiebigſte Verwendung der Dampfkraft ſprechen, ſind für die Kriegsſchiffe, ſofern wir von den Schlachtſchiffen, welche nur zum Kampf oder zu kurzen kriegsmäßigen Uebungen in Dienſt geſtellt werden, abſehen, nicht maßgebend.

Das Handelsſchiff, deſſen alleiniger Zweck der Gelderwerb iſt, verdient auf hoher See nichts und muß daher möglichſt ſchnell an ſeinen nächſten Beſtimmungsort gelangen. Das Kriegsſchiff iſt im Frieden an keine beſtimmte Zeit gebunden, und ſollte dies dennoch in einem gegebenen Falle ſein, dann hat es ſeine Maſchine, um die Zeit in ſolchem Ausnahmefall einhalten zu können.

Der Handelsdampfer arbeitet billiger mit Dampf als mit Menſchen und kann ſich daher mit einer geringern Beſatzung behelfen; die Beſatzung des Kriegsſchiffes richtet ſich nach der Stärke ſeiner Armirung und iſt ſtets genügend groß, um auch die dem Schiffe angepaßte Takelage bedienen zu können.

Der Handelsdampfer, welcher die längere Zeit im Hafen liegt, findet hier für ſeine Bemannung ſo viel Arbeit, daß Kapitän, Offiziere und Leute dieſelbe kaum bewältigen können; das Kriegsſchiff hat im Hafen nichts zu thun.

Die Bemannung des Handelsdampfers hat nur das Schiff über

Digitized by Google

See zu führen und im Hafen die kaufmännischen Arbeiten zu erledigen; die Besatzung des Kriegsschiffes soll aber auf See und im Hafen für den Krieg angelernt werden, und hier liegt der Kernpunkt der Sache.

Der Wachoffizier auf dem Dampfschiff, welcher nur darauf zu achten hat, daß der befohlene Curs gesteuert wird, ist schließlich nichts anderes mehr, als was der Kapitän eines Flußdampfers oder was ein Locomotivführer ist. Das Gefühl der Verantwortlichkeit geht ihm verloren und das Bewußtsein, Entschlossenheit und Geistesgegenwart (die Hauptbedingungen für den Schiffskampf) zu besitzen, lernt er nicht mehr kennen, weil er keine Gelegenheit zu ihrer Erprobung mehr findet. Die Matrosen, welche nur noch tagaus tagein an den Kanonen exerciren und bis zum Einschlafen über Dinge instruirt werden, welche sie längst wissen, finden so viel Zeit, an Unnützes zu denken, daß die Mannszucht nicht mehr in der alten Weise aufrecht erhalten werden kann, und der den Matrosen bisher nachgerühmte Muth, ihre Entschlossenheit und Lebensverachtung, ihre Behendigkeit und körperliche Ausdauer werden bald Dinge sein, von denen man nichts mehr weiß, und dies um so mehr, als der Ersatz aus der Handelsflotte in kurzer Zeit auch nur noch aus Dampfschiffsmatrosen bestehen wird. Man wird dann nur noch träge, übergut verpflegte und verweichlichte Menschen finden, welche weder auf dem Schlachtschiff noch bei Landungen an fremder Küste Das leisten werden, was man von frühern Generationen erzählt. Vielleicht erkennt man diese Gefahr erst dann, wenn die Marinen keine Offiziere und Unteroffiziere mehr haben, welche noch als Seeleute des alten Schlages betrachtet werden können. Dann wird aber in einem Kampfe derjenige siegen, dessen Offiziere und Mannschaften während des langen Friedensdienstes gewohnt waren, sich an dem Dienst in der Takelage zu stählen. Der Fortschritt hat seine Berechtigung, aber nur soweit er nicht die Seele eines Getriebes, hier den Menschen, entwerthet. Meines Erachtens war es schon ein großer Fehler, die Leesegel, den Parademarsch der Seeleute, abzuschaffen; als ein noch größerer Fehler will es mir scheinen, daß man die Takelage überhaupt und somit den Uebungsmarsch einer seemilitärischen Truppe über Bord wirft.

Das Kriegsschiff setzt sich zusammen: aus dem Rumpf, der Maschine, der Takelage, der Armirung, der Munition, dem Inventar und Material, dem Proviant und Wasser; aus Theilen, welche zusammen bei einer Kreuzerfregatte der Bismarck-Klasse ein Gewicht von rund 2847000 kg darstellen. Diese Gewichte vertheilen sich folgendermaßen:

Digitized by Google

der Rumpf wiegt	1428000	kg
die Maſchine	453000	„
die Takelage	127000	„
die Armirung	95000	„
die Munition	79000	„
das Inventar	132000	„
das Material	57000	„
die Kohlen	300000	„
der Proviant für 120 Tage	91000	„
das Waſſer	40000	„
das Gewicht der Menſchen und Effecten beträgt	45000	„
im ganzen	2847000	kg.

Aus dieſen Gewichten und der großen Zahl der mitgeführten Gegenſtände, deren Herzählung mich zu weit führen würde, läßt ſich leicht erſehen, daß zu einer ſachgemäßen Bedienung und Verwaltung eines Schiffes, deſſen Geldeswerth ſich ſchon nach Millionen beziffert, wenn es nur zu den kleinern Klaſſen gehört, eine weitgehende Theilung nach unten nothwendig iſt, und mancher Leſer wird überraſcht ſein zu finden, wie viele Perſonen auf einem Schiffe eine große Verantwortung zu tragen und in ihrem engern Dienſtbereich ſelbſtändig zu handeln haben.

Die obengenannten einzelnen Theile ſind mit Ausnahme des Inventars und Materials durch ihre Benennungen genügend gekennzeichnet, nicht ſo dieſe, weshalb wir ſie etwas zergliedern wollen.

Zu dem Inventar gehören alle Gegenſtände, welche in ihrer fertigen Form auf dem Schiffe gebraucht werden und ſtets in der vorgeſchriebenen Stückzahl vorhanden ſein müſſen. Eine Kanone, ein Boot, eine Raa, ein Anker, ein Bootsruder, ein Segel, ein Hammer mit Stiel, ein Kompaß, eine Flagge — ſind Inventarienſtücke.

Zu dem Material dagegen werden alle Verbrauchsgegenſtände gerechnet, ſowol ſolche, welche einem beſtimmten Zweck dienen ſollen, wie Lichte, Seife, Farben und dergleichen, als auch ſolche, welche zur Ausbeſſerung ſchadhaft gewordener oder zur Neuherſtellung unbrauchbar gewordener Inventarien benutzt werden, wie Flaggen- und Segeltuche, Nutzholz, Nägel, Hammerſtiele und Hammerköpfe, u. ſ. w.

Während jedes verloren gegangene oder unbrauchbar gewordene Inventarienſtück bei nächſter Gelegenheit und unabhängig von dem

Kostenpunkt durch Ankauf ersetzt werden muß, sofern nicht noch Reservestücke vorhanden sind, muß das Schiffscommando mit dem Material nach dem festgesetzten Etat auskommen. Derselbe hat den Zeitraum von drei Monaten zur Grundlage; das Schiff darf aber den vollen Vierteljahresetat verbraucht haben, wenn es auch nur den ersten Tag dieses Zeitraums in Dienst war. Andererseits muß aber der Commandant für jede Etatsüberschreitung persönlich aufkommen, wenn dieselbe nicht die Genehmigung der obersten Marinebehörde erhält, und diese wird nur ertheilt, wenn nachgewiesen werden kann, daß die Ueberschreitung durch das Dienstinteresse geboten und auf keine Weise zu umgehen war.

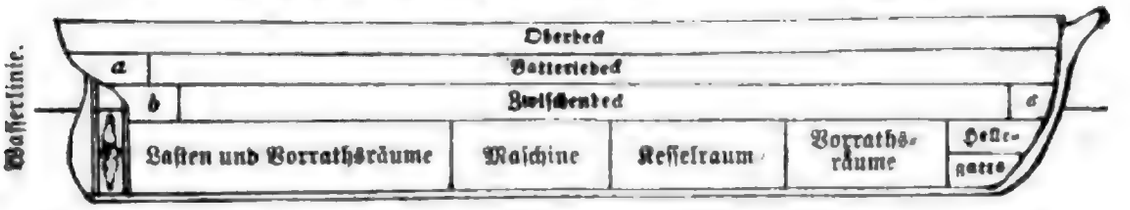
Durch diese Verwaltungsgrundsätze werden aber wieder einige Ausnahmen bedingt, denn da z. B. Verbrauchsgegenstände, wie das Reinigungsgeschirr (Besen und Schrubber), stets in der nothwendigen Anzahl vorhanden sein müssen, so hat man diese in die Inventarienrechnung aufgenommen, um fortlaufenden Etatsüberschreitungen und der damit verbundenen übermäßigen Schreibarbeit vorzubeugen. Andererseits hat man wieder andere Gegenstände, welche ihrer Beschaffenheit nach richtiger zu dem Inventar zu rechnen wären, zu dem Material geschlagen, um eine Vereinfachung der Rechnungslegung nach der andern Seite zu erzielen. Denn da kein Inventarienstück, auch nicht das kleinste, aus dem Betrieb gezogen werden kann, ohne daß eine Verhandlung über die Art des Verlustes oder über die eingetretene Unbrauchbarkeit, in dem letztern Falle mit Angabe des Verbleibs der gewonnenen Reste, aufgenommen wird, so würde die Einhaltung dieser Vorschrift bei manchen Gegenständen, deren Verbrauch ein großer ist, kaum durchführbar sein. Der Materialienverbrauch wird dagegen auf Grund kleiner Anweisungen des Ersten Offiziers nur gebucht und findet eine Prüfung der Materialienrechnung nur darauf hin statt, daß die ausgegebenen Materialien für keine andern Zwecke, als für welche sie bestimmt sind, Verwendung gefunden haben.

Weitere Abweichungen ergeben sich noch aus der Beschaffenheit einzelner Verbrauchsgegenstände, unter welchen in erster Reihe die Kohlen und das Schmiermaterial für die Maschine zu nennen sind. Der Raum für diese Materialien ist, obgleich er einen großen Theil des Schiffes bildet, doch nur ein beschränkter, auch kann man nicht vorherbestimmen, wie oft und wie lange ein Schiff dampfen wird; der Etat kann daher hier nur eine Ausrüstungsmenge von solcher Größe vorsehen, daß sie in den vorhandenen Räumlichkeiten untergebracht

Digitized by Google

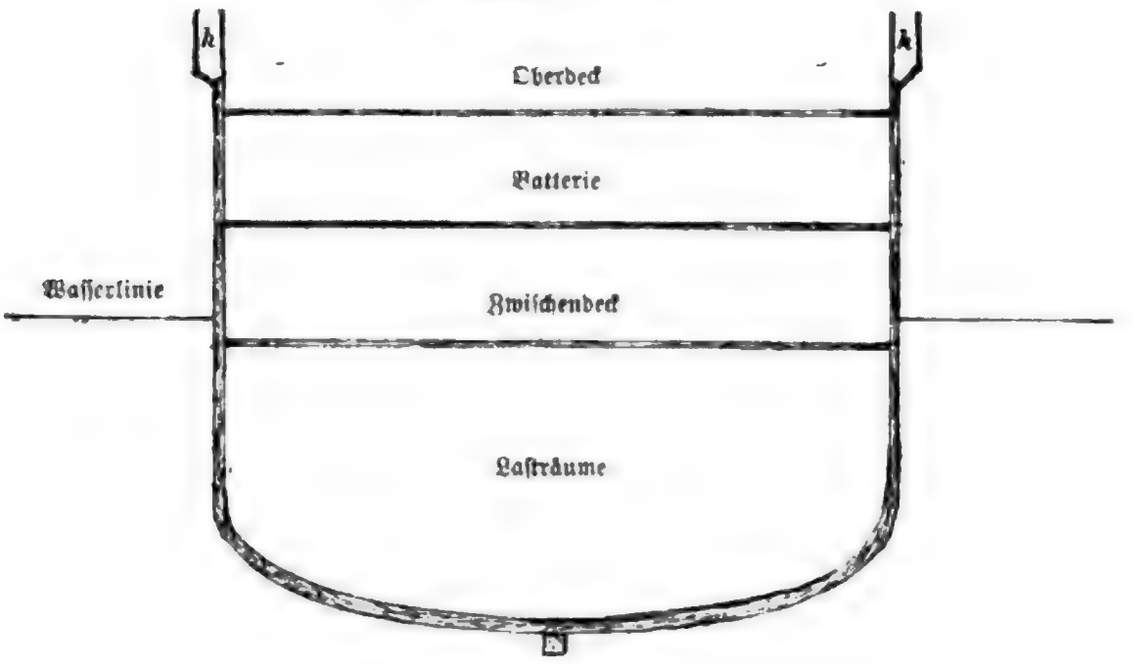
werden kann. Aehnlich ist es mit den Lichten. Das Schiff verbraucht von diesen in See, wo die Kompaß- und Positionslaternen brennen müssen, mehr als im Hafen, im Sommer verbraucht es weniger als im Winter. Hier bilden nun die Zahl der Laternen, welche das Schiff in den verschiedenen Lagen brennen muß, und die festgesetzte Brennzeit der Lichte die Grundlage; nach der Anzahl der Laternen und der Stundenzahl, während welcher sie brennen müssen, richtet sich der

Längsschnitt eines Schiffes mit der Raumeintheilung. 1 : 800.



a Commandantenkajüte.
b Offiziermesse.
c Lazareth.

Querschnitt. 1 : 200.

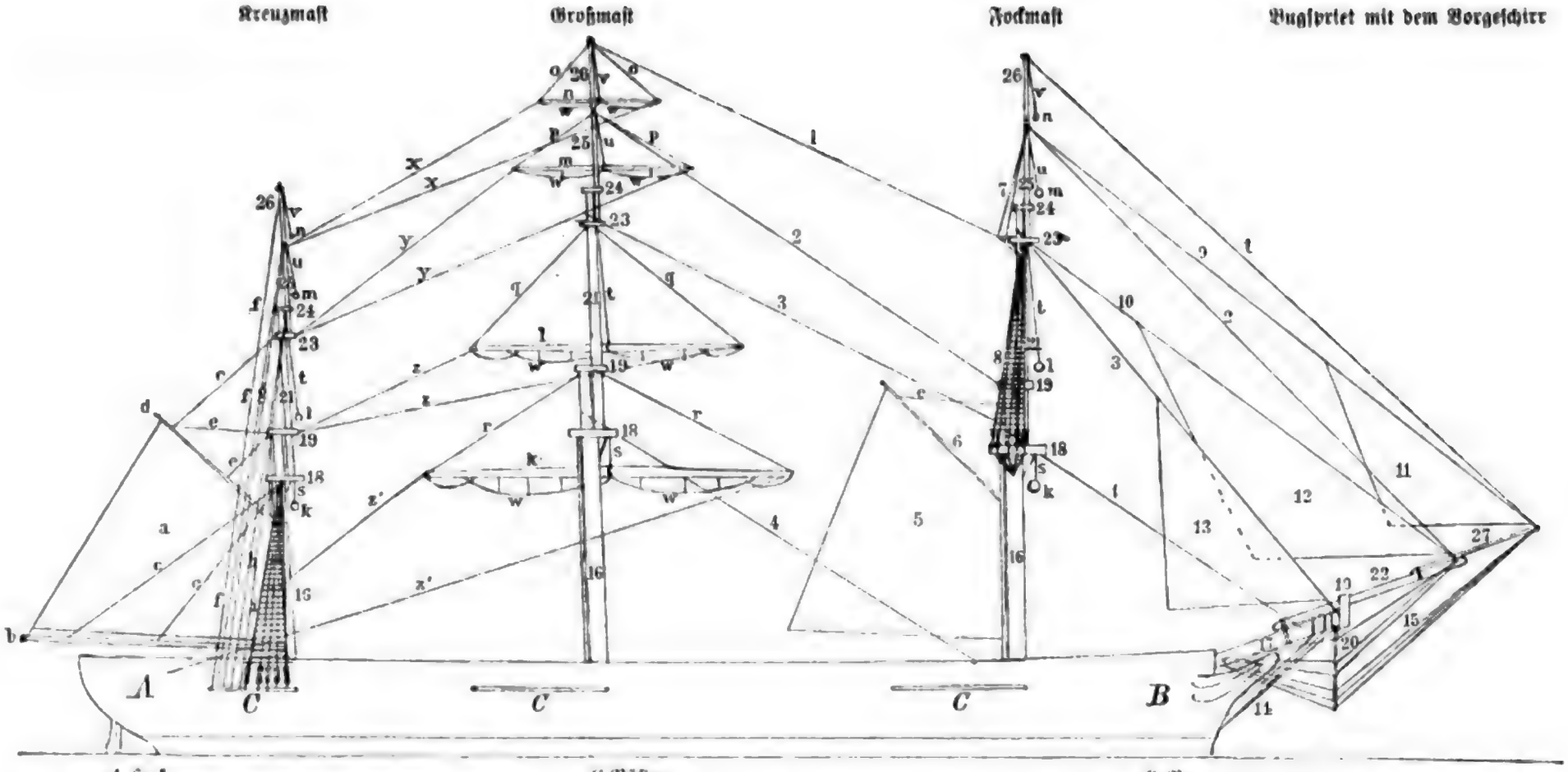


h Hängemattkasten.

Verbrauch. So hat das Schiff hierfür auch keinen Jahres-, sondern einen Ausrüstungsetat, und dieser richtet sich nach einem Erfahrungssatz. Die Ausgabe der Lichte erfolgt nach schriftlichen Anweisungen des Commandanten, mit welchen er von Woche zu Woche die Stundenzahl, während welcher die verschiedenen Laternen brennen sollen, festsetzt.

Von dem Rumpf und dem Inventar müssen wir noch einige Theile abtrennen und besonders erwähnen. Diese sind:

Digitized by Google



A Heck. *C* Rüsten. *B* Bug.

a Besahn.
b Besahnbaum.
c Besahnsdirken.
d Besahnsgaffel.
e Gaffelfall.
f Oberbrampardun.
g Bramparduns.
h Stängeparduns.
i Unterwanten.
k Unterraa.
l Marsraa. m Bramraa.
n Oberbramraa.
o p q r Raatopnanten.
s t u v Raafallen.
w Raapferde.
x y y z z' Raabrassen.
1 Oberbramstag.
2 Bramstag.
3 Stängestag.
4 Unterstag.
5 Vorgaffelsegel.
6 Vorgaffel.
7 Bramwanten.
8 Stängewanten.
9 Außenklüverleiter.
10 Klüverleiter.
11 Außenklüver.
12 Klüver.
13 Vorstängestagsegel.
14 Wasserstagen.
15 Klüver u. Außenklüverbaumstagen, sowie die Verlängerungen der Stagen des Fockmastes und der Segelleiter.
16 Untermasten oder Masten.
17 Bugspriet.
18 Marsen.
19 Unter-Eselshaupte.
20 Stampfstock.
21 Marsstängen oder Stängen.
22 Klüverbaum.
23 Bramsalings.
24 Brameselshaupte.
25 Bramstängen.
26 Oberbramstängen.
27 Außenklüverbaum.

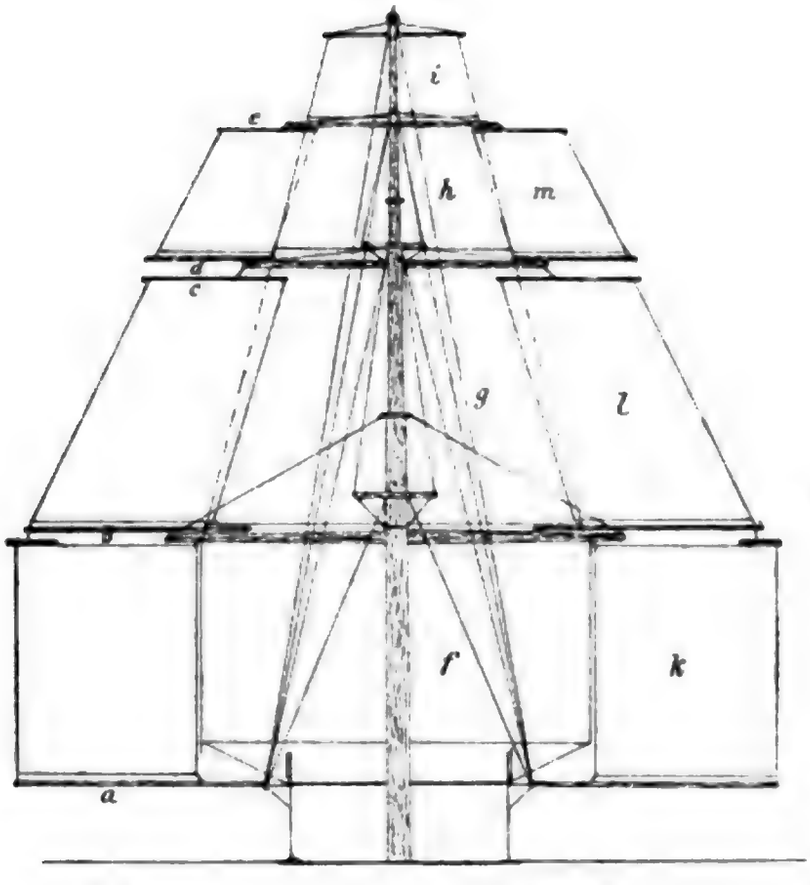
Der leichtern Uebersichtlichkeit halber ist bei jedem der drei Masten nur ein Theil der Takelage, welche sich bei allen wiederholt, eingezeichnet; am Fock- und Kreuzmast sind die Raaen im Durchschnitt (b) angedeutet.

Digitized by Google

die Schraube, welche die Fortbewegung des Schiffes vermittelt;
das Ruder, mit welchem das Schiff gesteuert, und
die Anker, mit welchen es im Hafen festgelegt wird. Deren hat jedes größere Schiff vier, von welchen allerdings nur zwei dem gewöhnlichen Gebrauch dienen und Buganker genannt werden. Die

Fockmast mit den gesetzten Segeln.

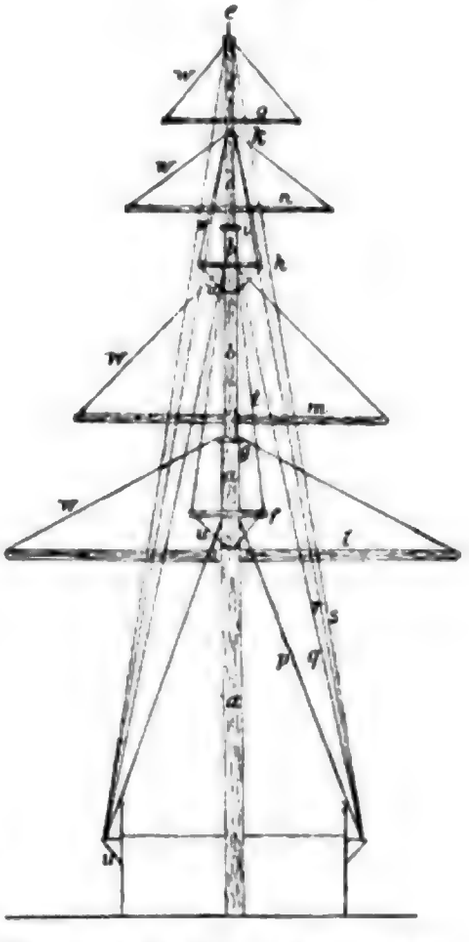
1 : 600



a Backspier.
b Oberleesegelsspier.
c Oberleesegelsraa.
d Bramleesegelsspier.
e Bramleesegelsraa.
f Untersegel.
g Marssegel.
h Bramsegel.
i Oberbramsegel.
k Unterleesegel.
l Oberleesegel.
m Bramleesegel.

Großmast mit Raaen, wie sie liegen, wenn die Segel festgemacht sind.

1 : 600.



a Untermast oder Mast. b Marsstänge oder Stänge. c Bramstänge und d Oberbramstänge in eins. e Flaggenknopf mit Blitzableiter. f Mars. g Unter-Eiselshaupt. h Bramsaling. i Stänge-Eiselshaupt. k Bramtrommel. l Unterraa, m Marsraa, n Bramraa, o Oberbramraa. p Unterwant. q Stängeparduns, r Brampardun, s Oberbrampardun. t Stängewant. u Püttings. v Bramwant. w Raabrassen.

beiden andern, welche weiter nach hinten an den Seiten des Schiffes gelagert sind, heißen Rüstanker und sind eigentlich nur Reserveanker, um in besondern Fällen noch mit zur Festlegung des Schiffes verwendet zu werden, oder für verloren gegangene Buganker einzutreten. Die Ketten der Rüstanker sind für gewöhnlich nicht mit ihnen ver-

bunden, ſondern dies geſchieht erſt, wenn beſonders ſtarker Sturm oder andere Umſtände es als nothwendig erſcheinen laſſen. Außer dieſen vier großen Ankern hat das Schiff aber auch noch eine Zahl kleinerer, welche bei verſchiedenen Gelegenheiten zur Verwendung kommen.

In dem Materialienetat finden wir 922 verſchiedene Arten, in dem Inventarienetat mit Ausſchluß des Maſchinen-, Artillerie-, Torpedoinventars und der Takelliſte ſogar 1475 verſchiedene Gegenſtände.

Die beiden Skizzen: Längs- und Querdurchſchnitt einer Kreuzerfregatte, befähigen uns, die innere Einrichtung und Raumvertheilung des Schiffes kennen zu lernen; aus den Riſſen der Takelage und der Segel erſehen wir die Namen der einzelnen hierzu gehörigen Theile.

Die Bemannung ſetzt ſich wie folgt zuſammen:

Der Commandant iſt der oberſte Befehlshaber des Schiffes und hat als ſolcher ſowol den ganzen Dienſt zu leiten, als auch das Schiff über See zu führen und es vor jedem Schaden zu bewahren.

Der Erſte Offizier leitet im Auftrage des Commandanten den geſammten innern Dienſt.

Die andern Offiziere ſind die Vertreter des Commandanten in den einzelnen Dienſtzweigen, welche wir ſpäter kennen lernen werden.

Die Deckoffiziere ſind die Verwalter des Inventars und Materials.

Die Seecadetten ſind in erſter Reihe Schüler und werden ſonſt zu verſchiedenen Dienſtleiſtungen herangezogen.

Die Unteroffiziere und Gemeinen des ſeemänniſchen Perſonals bedienen das Schiff und die Waffen, diejenigen des Maſchinenperſonals die Maſchine, und die Handwerker ſind da, um Schiff und Inventar in baulich gutem Zuſtande zu erhalten.

Alle weitern Angaben finden wir in der Handlung ſelbſt, weil die Herzählung an dieſer Stelle zu ermüdend wirken würde.

1. Im November in der Spaniſchen See (Bai von Biscaya).

An einem Novembermorgen ſehen wir im Hafen von Plymouth zwiſchen andern Schiffen auch eine ſtattliche, hochgetakelte Kreuzerfregatte liegen, aus deren Schlot kurz nach Tagesanbruch dicke Rauchwolken hervorquellen. Bald darauf wird an ihrem vorderſten Maſt ein Signal geheißt, mit welchem ein Lootſe vom Lande herbeigerufen werden ſoll. Dieſe, wie andere untrügliche Zeichen an dem Aeußern des Schiffes deuten darauf hin, daß es ſeeklar liegt und den Hafen verlaſſen will. Die für die Weiterreiſe nothwendigen Bedürfniſſe hat es zwar ſchon ſeit zwei Tagen an Bord, ein Südweſtſturm hielt es aber bisher vom Auslaufen ab. Da indeß während der letzten Nacht der Wind ſich ausgetobt und vollſtändiger Stille Platz gemacht hat, ſo kann nichts das Schiff länger zurückhalten, zumal auch die Sturmwarnungsſtation am Lande durch ihre Signalzeichen gutes Wetter und nordweſtlichen Wind verkündet. Hat der Seefahrer auch längſt gelernt, dieſen Angaben, welche in der Regel nur für die nächſte Umgebung der Küſte zuverläſſig ſind und günſtigenfalls auch nur für die nächſten 24 Stunden Geltung haben, keinen zu hohen Werth beizulegen, ſo geben ſie ihm doch die Wahrſcheinlichkeit, daß er mit ſeinem Schiff unter zunächſt günſtigen Wetterverhältniſſen ſo weit von der Küſte abkommt, daß er mit Ruhe den etwaigen Unbilden des Wetters begegnen kann. Die eine Hoffnung hegt er aber immer, daß das Wetter ausnahmsweiſe einmal für längere Zeit gut bleiben wird; oder daß der Wind, wenn er in dieſer Jahreszeit nun doch ganz unabhängig von dem Barometerſtand und den Mondphaſen ſtürmen muß, ſich gnädig als ein klarer Nordweſt erweiſen wird, welcher das Schiff ſchnell dem ſonnigen Süden zuführt.

Ein Boot fährt noch mit den Köchen ans Land, um für die nächſten Tage ſogenannten friſchen Proviant, friſches Brot und Fleiſch,

Digitized by Google

frische Gemüse, Eier, Butter und Milch zu besorgen, da die Maschine erst in zwei Stunden „Dampf auf" haben kann.

Kurz vor 9 Uhr deuten Trommelwirbel auf den verschiedenen Kriegsschiffen an, daß die Flaggenparade naht. Mit dem Glockenschlag neun werden unter Hörnerklang und Trommelwirbel die Flaggen geheißt, und auf unserer Fregatte entfaltet sich stolz unter den Klängen des preußischen Präsentirmarsches die deutsche Flagge. Das Lootsensignal ist schon seit einiger Zeit niedergeholt, weil der herbeigerufene Mann bereits an Bord ist, wie sein längsseit schwimmendes Boot anzeigt. Die Köche sind auch schon wieder zum Schiff zurückgekehrt, und das Boot, welches sie befördert hatte, ist geheißt.

Im Anschluß an die Flaggenparade lichtet die „Najade", wie wir die Fregatte nennen wollen, ihren Anker. Das Schiff dreht seinen Bug[1] der Ausfahrt zu und verläßt, seine Geschwindigkeit allmählich vermehrend, den Hafen. Beim Vorbeifahren an den englischen Kriegsschiffen intonirt die Musikkapelle des Admiralschiffs „Die Wacht am Rhein" als Scheidegruß für das deutsche Schiff, und dieses antwortet mit der englischen Nationalhymne. Seine Lothgänger rufen mit lauter Stimme die Wassertiefe aus und zwischen dem künstlichen Hafendamm zur Linken und dem schönen Park auf Mount Edgecumbe zur Rechten hindurch geht es in die offene See mit tiefem Einstampfen in die von dem Sturm der letzten Tage zurückgebliebene hohe Südwestdünung.

Der Lootse verläßt mit seinem Boot das Schiff, das Land rückt in immer weitere Ferne, und jetzt, mit dem Entschwinden der europäischen Küste aus unserm Gesichtskreise, überkommt uns erst die Empfindung, der Heimat endgültig für mindestens zwei Jahre Lebewohl gesagt zu haben. Bei einer Reise, welche mehrere Jahre währen soll, schrumpft für das Gefühl die kleine Strecke zwischen dem heimischen Hafen und England so sehr zusammen, daß man sich hier noch wie zu Hause fühlt; ein Telegramm mit dem Befehl zur Rückkehr würde das Schiff ja in zwei Tagen nach Wilhelmshaven, von wo es ausgegangen ist, zurückführen.

Die englische Küste zeigt sich nur noch als ein Nebelstreif — ein letzter Gruß, und die Gedanken gehören der Zukunft. Was wird dieselbe bringen? Wird die Zeit der Abwesenheit des Schiffes von der Heimat wirklich nur zwei Jahre währen, oder werden, wie so oft

[1] Der vorderste Theil des Schiffrumpfes wird Bug genannt.

Digitized by Google

ſchon, Ereigniſſe eintreten, welche daſſelbe länger im Auslande feſthalten? Werden überhaupt alle den heimiſchen Boden wiederſehen, und wer wird dann ſagen können, daß keiner der Seinen inzwiſchen für immer von ihm geſchieden iſt? — Das ſind Gedanken, welche den Seemann naturgemäß beſchleichen, wenn er in ſeinem Rücken die Küſte Europas unter dem Horizont verſchwinden ſieht; Gedanken, welche in um ſo ernſterer Geſtalt an ihn herantreten, je unliebenswürdiger das große weite Meer, ſeine neue Heimat, ſich ihm zeigt.

Wenn nach kurzer Ruhe der Herbſtſturm wieder über das Waſſer raſt und dieſelbe Windsbraut, welche auf dem Lande alles niederwerfen will, hier in entgegengeſetzter Wirkung der See erſt ihre volle Kraft gibt, die vom letzten Sturm noch herrührende hohe Dünung zu noch höhern, mit dämoniſcher Kraft begabten Waſſerbergen aufwühlt und dieſe das große Schiff wie einen Spielball hin- und herwerfen; wenn die über das Schiff brechenden Wellen und die von oben herniederſtrömenden Regenmaſſen die Menſchen zwingen, in den untern, dunkeln und feuchten Räumen Schutz zu ſuchen; wenn der Sturm in der Takelage heult und pfeift und dann noch der kurze, in ſeinem grauen Regenkleide der Dämmerung gleichende Tag jeden Frohſinn verſcheucht, die Nacht mit ihrem undurchdringlichen Dunkel aber das ſturmgepeitſchte Meer ſo drohend werden läßt, daß man jeden Augenblick den Untergang von Schiff und Mannſchaft befürchten kann — dann ſieht der Menſch nur mit Ernſt der Zukunft, den kommenden Tagen, ja, den nächſten Stunden entgegen.

Vierundzwanzig Stunden ſind ſeit der Abfahrt von Plymouth verfloſſen, und mit der Windſtille iſt es wieder zu Ende. Um Mittag ſetzt leichter Wind ein, aber nicht, wie erhofft, aus Nordweſt, ſondern aus Südweſt, alſo aus der für uns denkbar ungünſtigſten Richtung. Nach weitern zwei Stunden iſt der Wind kräftig genug, um mit Nutzen die Segel gebrauchen zu können; die Maſchine wird geſtoppt, die Feuer werden gelöſcht und unſer Schiff befindet ſich ſeit ſeiner vor 14 Tagen erfolgten Indienſtſtellung zum erſten mal unter Segel. Das Segelſetzen ging allerdings nicht ſo glatt von ſtatten, wie es auf einem Kriegsſchiff eigentlich gehen ſoll, denn Offiziere und Mannſchaften waren vordem noch nicht zuſammen geweſen, und Zeit wie Wetter hatten bisher nur ein zweimaliges oberflächliches Exerciren geſtattet. Statt 10 Minuten wurden 30 in Anſpruch genommen; doch ſchließlich ſtehen die Segel, die Fregatte nimmt unter dem von ihnen ausgeübten Druck angenehm wiegende Bewegungen an und läuft leicht über die hohe Dünung hinweg.

Um 4 Uhr aber hat die Freude für diejenigen, welche das Wetter zu beurtheilen verſtehen, wieder ein Ende. Die Oberbramſegel waren vorher ſchon feſtgemacht worden, der Wind nahm an Stärke zu, der Himmel bezog ſich mit dickem Gewölk und einzelne Wolken brachten ſchon kräftige Böen[1] und Regenſchauer mit.

Es werden daher gleich nach der um 4 Uhr abgehaltenen Abendmuſterung auch die Bramſegel feſtgemacht, Bram- und Oberbramraaen an Deck genommen und zwei Reefe in die Marsſegel geſteckt.[2] Alle Vorbereitungen für ſchlechtes Wetter werden getroffen, die Kanonen mit doppelten Zurrungen[3] verſehen, die Boote und Reſervehölzer entſprechend verſichert.

Das Schiff bietet ein wenig freundliches Bild. Herbſtlich rauh iſt die Umgebung, kalt und naß iſt es auf dem Schiffe, wie in ſeinem Innern. Obgleich mit einigen wenigen Ausnahmen die Perſonen der Beſatzung noch dem reifern Jünglings- oder allererſten Mannesalter angehören, macht ſich doch nirgends das Vorrecht dieſes glücklichen Lebensalters, Jugendübermuth gepaart mit unverwüſtlicher Lebensfreude, geltend. Die ſeegewohnten Perſonen bewegen ſich trotz ihrer hohen Waſſerſtiefel und dicken Ueberzieher fröſtelnd in dem in all ſeinen Theilen unbehaglichen Schiff. Dumpf und gleichgültig liegen die Seekranken, deren es unter den Perſonen, welche ihre erſte Seereiſe machen, viele gibt, auf dem Deck umher; gleichgültig gegen den Wind, den Regen und überhaupt gegen Alles. Ihnen iſt nicht zu helfen, und die größte Nächſtenliebe kann ihnen ihr Los nicht erleichtern. Unten im Schiff in den geſchloſſenen Räumen können ſie nicht bleiben, weil ſie dieſelben für die Geſunden, deren Kräfte das Schiff doch bedarf, unbewohnbar machen würden. Auch fühlen ſie ſelbſt ſich nur in der friſchen Luft einigermaßen wohl. Verlaſſen ſind ſie deshalb aber nicht, denn Offiziere und Unteroffiziere ſorgen dafür, daß ſie möglichſt gegen den Regen geſchützt werden und an der Leeſeite[4] des Schiffs einen geeigneten Platz finden, wo ſie zur Erhaltung der nothwendigen Sauberkeit den von Neptun geforderten Tribut auf dem kürzeſten Wege zahlen können. Erſt mit der Ausgabe der Hänge-

---

[1] Ein plötzlicher heftiger Windſtoß wird „Bö“ genannt.

[2] Für die Segelſtellung ſiehe das Titelbild.

[3] Unter Zurrung verſteht man die mittels Tauwerk hergeſtellte ſtraffe Befeſtigung eines loſen Gegenſtandes an einem feſten Theil des Schiffes.

[4] Die beiden Seiten eines Schiffes haben zweierlei Bezeichnungen: Backbord und Steuerbord, ſowie Luv und Lee. Steht man hinten im Schiff und ſieht nach

matten kommen auch sie in die untern Räume, wo sie in ihren zwar engen, aber weichen und warmen, die Bewegungen des Schiffs ausgleichenden Betten für einige Stunden Vergessen ihrer Leiden und kräftigende Ruhe finden. Muß dann auch hier unten noch der eine oder andere seinem rebellischen Magen nachgeben, dann finden sich schon Hände, welche rechtzeitig wieder für Reinigung sorgen, damit die Luft in dem für so viele Menschen doch immerhin engen Raume nicht verdorben wird.

Noch ehe das Segelmanöver beendet war und die Vorbereitungen für schlechtes Wetter ihren Abschluß gefunden hatten, ist es Nacht geworden. Die hohe Dünung, welche aus Wellen von etwa 1000 m Länge, 60 m Breite (von Mitte Thal zu Mitte Thal gerechnet) und 8 m Höhe bestand, hat sich schon in Seegang verwandelt. Die Wellen sind steiler geworden, haben schärfere Kämme und eine etwa verdoppelte Geschwindigkeit wie vordem. Während sie als Dünung kaum mehr wie 10 Seemeilen in der Stunde zurückgelegt haben werden, stürmen sie jetzt mit 20 Knoten[1] Fahrt über die Meeresoberfläche hin und erwecken die Empfindung, als ob sie mit gieriger Hast Alles verschlingen möchten, was sich ihnen auf ihrem Wege entgegenstellt. In ihrer jetzigen, immerhin noch harmlosen Gestalt necken sie aber doch nur, denn bei dem Schiffe angekommen, heben sie es sorgsam auf ihren breiten Rücken und beeilen sich, unter ihm weg weiter zu kommen. So laufen jetzt schon in jeder Minute 10 bis 12 solcher Wellen unter dem Schiffe durch, sodaß dieses unausgesetzt in Bewegung ist. Ohne Unterbrechung hebt es sich und senkt sich, schlingert von einer Seite zur andern, wenn auch vorläufig noch mit weichern Bewegungen. Nur selten neigt es sich mehr als 10 bis 15° nach jeder Seite über. Ab und zu leuchten auch schon die breiten Schaumstreifen der überbrechenden Wellenkämme, welche sich durch die Phosphorescenz des Meerwassers in große Lichtfelder verwandeln, gespenstisch aus der Dunkelheit hervor.

Es ist 7½ Uhr abends, die Zeit, wo die neue Wache aufziehen und die alte ihre Hängematten bekommen soll, um kurz vor Mitternacht wieder an Deck gerufen zu werden. Doch heute heißt es: vor-

---

vorn, dann ist die linke Seite die Backbord- und die rechte die Steuerbordseite. Dagegen wird die Seite, von woher der Wind kommt, die Luv-, und diejenige, wo er hinweht, die Leeseite genannt.

[1] Die Erklärung des Ausdrucks Knoten wird später gegeben, hier sei nur erwähnt, daß ein Knoten gleichbedeutend mit der Zurücklegung einer Seemeile in einer Stunde ist, 20 Knoten sind demnach gleich 20 Seemeilen in einer Stunde.

Digitized by Google

her noch eine harte Arbeit verrichten! Der Wind hat ſich zum regelrechten Sturm entwickelt — die See geht hoch — das Schiff arbeitet ſchwer und wird die Segel, welche es zur Zeit führt, nicht mehr lange tragen können. Der Commandant und die Offiziere können auch zu der neuen, ihnen noch unbekannten Beſatzung nicht das Vertrauen haben, um mit ihr alles zu wagen, deshalb läßt der erſtere ſchon jetzt, wo noch alle Offiziere und die ganze Mannſchaft zur Hand ſind, dem Schiffe die Segelführung geben, welche für daſſelbe auch bei ſtärkerm Anſchwellen des Sturms vorausſichtlich nicht zu viel werden wird. Am liebſten würde er es unter Sturmſegeln beilegen, um für die weitern Maßnahmen den nächſten Tag abzuwarten; aber da wir uns noch vor der Einfahrt zu dem Engliſchen Kanal befinden, in dem verhältnißmäßig engen Fahrwaſſer, in welches alle die vielen von Süden und Weſten kommenden, mit vollen Segeln vor dem Sturm herjagenden Schiffe hineinſteuern, ſo muß unſer Schiff ſo viel Segelkraft behalten, um ſteuer- und manövrirfähig zu bleiben, damit es einem zu nahe kommenden Gegenſegler aus eigener Macht ausweichen kann und nicht von deſſen gutem Willen und Können abhängig bleibt.

Die Dampfer ſind bei den jetzigen Wetterverhältniſſen nicht die gefährlichen Fahrzeuge. Ihre Commandobrücken mit den Steuerrädern liegen ſo hoch über Waſſer, daß die Leute dort die andern Schiffe frühzeitig genug ſehen; andererſeits wird aber auch der Dampfer durch die an ſeinem Maſt hoch oben hängende Laterne ſo früh geſichtet, daß man ihm, wenn er unſern Curs kreuzen ſollte, noch rechtzeitig durch Laternen, bengaliſche Flammen oder Raketen ein entſprechendes Signal geben kann. Die gefährlichen Schiffe ſind die großen Kauffahrer unter Segel, wenn ſie vor dem Winde laufen. In dieſer Lage ſind dieſelben im Stande, alle ihre Segel zu führen, ſolange der Sturm nicht zu ſtark wird, und ſie nutzen dies natürlich auch aus. Auf dieſen, in der Regel nur ſchwach bemannten Schiffen wird häufig nicht ſo gut aufgepaßt, wie es ſein ſollte; die Segel verdecken auch die Ausſicht nach vorn und ebenſo erſchwert das ſtarke Rollen des ſchwer beladenen, ohne ſeitliche Stütze vor dem Winde laufenden Schiffes in Verbindung mit überbrechenden Wellen den Leuten den Ausguck. Kommt dazu noch der nicht ſeltene Fall, daß ihre Laternen ſchlecht brennen oder gerade kurz vor dem Zuſammentreffen durch die See ausgelöſcht oder gar ganz weggeſchlagen worden ſind, dann kann es ſich ereignen, daß man ſolch einen durch die Nacht jagenden Dämon erſt entdeckt, wenn es ſchon zu ſpät iſt, auch wenn das eigene Schiff im Stande

gewesen wäre, dem andern auszuweichen. Selbst wenn wir das fremde Schiff rechtzeitig sehen, wissen wir immer noch nicht, ob es uns gesehen hat und danach manövriren wird; deshalb muß man selbst in der Lage sein, durch eigene Maßnahmen einem Verderben bringenden Zusammenstoß vorbeugen zu können. Das internationale Seegesetz schreibt zwar vor, daß jedes andere Schiff, ob Dampfer oder Segler, einem in bestimmter Lage beigedrehten Schiffe ausweichen muß; das Gesetz nützt Dem aber nicht mehr, welcher übersegelt worden ist.

Unter strömendem Regen beginnt die Arbeit, welche um so schwerer ist, weil die große Zahl der Seekranken nur in beschränktem Maße zu derselben mit herangezogen werden kann und die Gesunden daher deren Arbeit zum Theil mit verrichten müssen. In dieser dunkeln Nacht, bei dem starken Arbeiten des Schiffes und der Gefahr, welche in der Takelage durch die schlagenden Segel droht, wagt der Commandant nicht, die Kranken mit in die Takelage zu schicken, wo heute ja auch nur erprobte Seeleute von Nutzen sein können. Es ist kaum die Hand vor Augen zu sehen, dazu wird das Gesicht noch von dem peitschenden Regen geblendet. Es ist bitter kalt und die Matrosen müssen dennoch ihre Ueberzieher ablegen, um oben in der Takelage ihre Glieder rühren und ihre stählernen Kräfte voll ausnutzen zu können. Das Rauschen der See und das Brausen des Windes, sein Heulen und Pfeifen in dem hohen Takelwerk erschweren das Befehlen und überhaupt jede Verständigung außerordentlich. Von 10 zu 10 Schritt sind von der Commandobrücke bis nach vorn Cadetten aufgestellt, welche die ertheilten Befehle weiter geben und nothwendige Antworten zurückübermitteln. Alle Lichter sind verdeckt, um das Auge nicht zu blenden; stockfinster scheint es, und doch vermag das geübte Auge des Seemanns das für ihn Nothwendigste zu sehen.

Die Seecadetten, welche bei den Segelmanövern in der Takelage die Aufsicht führen, sowie die Topsältesten — Unteroffiziere, welche für die stete Brauchbarkeit des Takelwerks und der Segel ihres Mastes verantwortlich sind und bei den Manövern die gefährlichsten und verantwortlichsten Posten einzunehmen haben — entern[1] gleich beim Aufruf der Mannschaft zum Manöver ohne weiteres in die Marsen. Die Vorhandsgasten[2] oder Vorleute der Masten stehen bei diesen auf dem

[1] Das Aufsteigen auf den Strickleitern in die Takelage wird aufentern oder entern genannt, das Niedersteigen entsprechend niederentern.

[2] Die Menschen auf einem Schiffe werden zu so vielerlei verschiedenen Dienstverrichtungen herangezogen und so häufig für eine besondere Verrichtung zum

Digitized by Google

Deck bereit, um beim Lösen der Taue die durchaus nothwendige Vorsicht anzuwenden und der Menschenmasse, welche an andern Tauen ziehen muß, die richtigen Enden zuzuwerfen.

Mit der sichern Ruhe des erfahrenen Fachmanns gibt der Erste Offizier die entsprechenden Befehle, welche ein gefahrloses Bergen der einzelnen Segel gewährleisten, denn jedes Segel will je nach den Umständen seine besondere Behandlung haben. Wollte man sie heute in derselben Weise wie bei gutem Wetter handhaben, dann würden sie trotz ihrer Stärke in wenigen Minuten als Fetzen unter den Raaen hängen und ein weiteres Bergen würde nur mit der größten Gefahr verknüpft sein. Das schlagende Tuch und die peitschenden Taue könnten manchen braven Mann von oben reißen, und ein solcher Fall aus der Takelage würde bei der Dunkelheit und dem hohen Seegange wol gleichbedeutend mit Tod sein.

Die Matrosen, welche die Segel reefen sollen, entern nach erhaltenem Befehl auf und erwarten oben, in dem Takelwerk hängend, den Befehl zum Auslegen[1] auf die Raaen. Auf dem Deck stehen etwa 200 Mann an den verschiedenen Tauen bereit.

Es ist ein düster-ernstes Bild, welches sich dem Auge hier bietet. In gewissem Sinne weihevoll für den mit der See vertrauten Mann, welcher selbstbewußt und muthvoll seine Kräfte mit denen der Natur messen will; grauenerregend für den Neuling, welcher nur ein wüstes Durcheinander sieht. Dieser begreift nicht, wie es möglich ist, daß die Menschen in diesem Aufruhr der Elemente überhaupt noch der

---

Dienst gerufen, daß man ein Mittel haben muß, die richtigen Menschen auch so zu bezeichnen, daß jeder Zweifel ausgeschlossen ist. Hierzu hat man das Wort „Gast", in der Mehrzahl „Gasten", gewählt.

Die Marsgasten sind die Leute, welche die Segel in der Takelage bedienen, und zwar die Vormarsgasten diejenigen des vordern, die Großmarsgasten die des mittlern und die Kreuzmarsgasten die des hintern Mastes. Die Backsgasten bedienen die Vorsegel. Die Kuhlgasten versehen den Dienst am vordern, die Achtergasten den am mittlern und die Schanzgasten den am hintern Mast auf Deck. Neben den Marsgasten gibt es zur nähern Bezeichnung kleinerer Trupps noch die Raagasten. Die Vorhandsgasten sind die Vorleute an Deck, die Topsgasten oder Topsältesten die in der Takelage.

Die Bootsruderer werden Bootsgasten; die Leute, welche das Schiff steuern, Rudergasten oder Rudergänger; diejenigen, welche lothen, Lothgasten genannt.

Die Bezeichnung wird noch in andern Verbindungen vorkommen, wo sie dann gleich verstanden werden wird.

[1] Das Hinauskriechen auf die Raaen wird „Auslegen", das Wiederhineinkommen wird „Einlegen" genannt.

Manöverordnung folgen, daß die in der Takelage Hängenden die Kräfte haben, ſich dort zu halten.

Aus der dunkeln Nacht heraus tritt in noch dunklern Umriſſen das 70 m lange und 13 m breite Schiffsdeck als ein rieſiges, ſchwarzes Ungethüm, welches umfloſſen von tiefſchwarzen Meereswogen und deren mattleuchtenden Schaumkämmen ſich auf der großen Flut tummelt. Die 45 m hohen Maſten mit ihren Tauen, den breiten Raaen und großen Segeln wachſen in der Dunkelheit und erſcheinen als ein rieſengroßes, düſteres Bauwerk, in welchem man die in den Wanten ſtehenden Menſchen als dunklere Körper ſieht. In weiten Bogen ſchweben die Maſten als ungeheuere Schatten auf der ſchwarzen Himmelswand hin und her.

Commandoworte erſchallen, die Menſchenmaſſen auf dem Deck kommen in Bewegung und ſtellen die Marsraaen ſo zum Winde, daß derſelbe die Segel nicht mehr blähen kann. Nun erſt, nachdem der gewaltige Druck, mit welchem die Raaen durch die Segel gegen die Stängen und deren Wanten gepreßt waren, beſeitigt iſt, können ſie nach unten gleiten. Dumpfe ſchwere Schläge des naſſen dicken Segeltuchs verkünden, daß der Winddruck aus den Segeln genommen iſt, andere raſſelnde Geräuſche, daß die Raaen nach unten gleiten. Weitere Commandoworte folgen, und das Tuch der Segel wird durch Taue ſo geſpannt und eingezwängt, daß es nicht mehr ſchlagen kann. Kein Segel darf jetzt reißen, kein Tau brechen, oder neue harte Arbeit folgt daraus.

Die Matroſen kriechen auf die Raaen; als die erſten die Topsälteſten, welche auf deren äußerſten Enden rittlings ſitzen müſſen. Hier muß das Segel beſonders gut befeſtigt werden, weil dieſe Stellen außerordentlich großen Kraftäußerungen zu widerſtehen haben und jede ſpätere Lockerung der Befeſtigung ein Zerreißen des Segels und ſomit den Verluſt deſſelben zur Folge haben würde. Jede Unvorſichtigkeit und jeder kleine Unfall ſtürzt jene Männer in das Verderben. Ihre Hände, auf welche man ſich in der Takelage nur allein verlaſſen darf, können ſie zu ihrem eigenen Schutz nicht gebrauchen. Sollten ſie daher das Gleichgewicht verlieren oder ſollte das naſſe ſchlüpfrige Tau, mit welchem ſie das Segel an der Raanock[1] zu befeſtigen haben, ihren Händen entgleiten, dann ſtürzen ſie rücklings ab und werden nicht mehr geſehen.

[1] Die äußern Enden der Raaen werden Nocken genannt.

Digitized by Google

Digitized by Google

Auf den Raaen ſitzend und liegend reefen die wetterfeſten muthigen Männer trotz Sturm und Regen die Segel und verlaſſen dieſelben erſt dann wieder, nachdem ſie mit zäher Willenskraft die Arbeit beendet haben. Mit ſtillem Dank zu Gott ſieht der Commandant die letzten von den Raaen wieder einlegen und niederentern. Sind die dichtgereefſten Marsſegel erſt wieder geheißt, dann folgt noch das Reefen der Unterſegel, welches ſich in ähnlicher Weiſe abſpielt.

Um $8^1/_2$ Uhr nach einſtündiger angeſtrengter Arbeit kommen die letzten Leute aus der Takelage. Vorſichtig Stufe für Stufe in den Wanten nehmend, entern ſie nieder, denn bei dieſem Wetter iſt die den Matroſen nachgerühmte Katzenbehendigkeit ausgeſchloſſen. Unten auf dem Deck nehmen ſie wieder ihren Platz in den Reihen der andern ein, welche dort nach Beendigung der Aufräumungsarbeiten auf beiden Schiffsſeiten bei ihren Maſten ſo gut ausgerichtet, wie die ſchwankenden Verhältniſſe es zulaſſen, in zwei Gliedern geordnet ſtehen. Die letzten Meldungen, daß alles wieder „klar“ iſt, d. h. daß die Segel in ihrer verkleinerten Geſtalt wieder richtig geſetzt ſind und jedes einzelne Tau an ſeinem Platz ſo liegt, um jeden Augenblick bedient werden zu können, laufen ein, und dann erſt gilt das Manöver als beendet.

Die Leute der Freiwache, welche zwar keines Schlaftrunks bedürfen, erhalten aus Geſundheitsrückſichten eine Ration Branntwein und danach ihre Hängematten, um ſich nun unten im Zwiſchendeck ihrer naſſen Kleider entledigen und bis Mitternacht, wo ſie wieder auf Wache kommen, der Ruhe pflegen zu können. Denjenigen der Wache wird der Branntwein dagegen erſt kurz vor Abſchluß der Wache, ehe ſie ihre Hängematten erhalten, verabfolgt werden, dafür aber bekommen ſie um 9 Uhr heißen Kaffee, welcher nicht wie der Branntwein erſchlaffend wirkt und doch noch beſſer wärmt.

Während die Freiwache mit ihren Hängematten das Oberdeck verläßt, wird die Wache gemuſtert, damit keiner ſich ſeiner Pflicht entzieht, und hierbei werden auch die Poſten vertheilt. Für die in ärztlicher Behandlung befindlichen Kranken, welche wichtige Stationen bekleiden, werden auch Erſatzmänner eingeſtellt. Die Rettungsbootsmannſchaft, deren jede Wache eine hat, wird noch beſonders auf ihre Vollzähligkeit gemuſtert, und die Bootsgaſten überzeugen ſich danach durch Augenſchein, daß die zwei Rettungsboote zu ſofortigem Gebrauch bereit ſind.

Die Cadetten und Unteroffiziere melden, daß in der Takelage

Digitized by Google

alles zu jedem Manöver bereit ist, daß die Positionslaternen[1] brennen und die Rettungsboote klar sind; melden ferner die richtige Besetzung der Posten, von welchen zwei am Steuerruder als Steuerer und fünf an verschiedenen Stellen des Schiffes als Ausguck stehen. Diese letztern sind so postirt, daß zwei vorn auf der Back bei den Kranbalken[2] und zwei an den Fallreeps[3] stehen, während der fünfte vom Heck[4] aus den ganzen, hinter dem Schiff liegenden Theil des Horizonts im Auge zu behalten hat, gleichzeitig aber auch als Posten an der Nachtrettungsboje dient, um diese einem über Bord gefallenen Mann nachfallen zu lassen, nachdem er vorher durch kräftigen Zug an einem Knopf das bengalische Licht an der Boje entzündet hat.

Die Mannschaften der Wache suchen sich, nachdem sie ihren Kaffee getrunken haben, auf dem Oberdeck ein Plätzchen, wo sie wenigstens gegen den Wind und das überspritzende Seewasser einigermaßen geschützt sind. Die Decksplanken, auf welchen sie liegen und sitzen, sind zwar naß, auch rieselt der Regen von oben auf sie hernieder, doch das macht nicht viel aus, da ihre Kleider doch schon vollständig durchnäßt sind. Möglichst nahe aneinandergerückt, wärmen sie sich gegenseitig, was trotz der nassen Kleider ja möglich ist, da sie alle in Wolle gekleidet sind. Trockene Kleider anzuziehen hätte keinen Zweck, und wasserdichte Regenröcke sind nur einige wenige vorhanden. Das Schiff kann nur den Posten solche liefern, weil der Platz so beschränkt ist, daß für derartige Luxusartikel kein Raum bleibt, und als Privateigenthum sieht man sie selten. Sogar die Offiziere verschmähen oft ein derartiges Schutzmittel, welches für viele mit größern Unannehmlichkeiten wie Annehmlichkeiten verknüpft ist, und der erfahrene Matrose weiß, daß Regenanzüge unnützer Ballast sind; in der Takelage dürfen

[1] Die Schiffe führen während der Nacht Laternen, aus deren Farbe ein anderes Schiff erkennen kann, welchen Curs dieses verfolgt. Die Segelschiffe führen nur zwei solcher Laternen, eine rothe an der Backbordseite des Bugs und eine grüne an dessen Steuerbordseite. Die Schiffe, welche mit Dampf fahren, müssen dann noch eine dritte und zwar eine weiße Laterne an dem vordern Mast haben. Diese Laternen werden Positionslaternen oder Positionslichter genannt.

[2] Das Schiff hat am Bug an jeder Seite einen nach außen zeigenden kurzen Balken, an welchen die Anker hängen und „die Kranbalken" genannt werden. Da die vordern Ausguckposten in der Nähe dieser Balken ihren Stand haben, werden sie als „Posten bei den Kranbalken" bezeichnet.

[3] Fallreep heißt der auf jeder Seite des Schiffes, gewöhnlich in der Mitte liegende Ausschnitt in der Schiffswand, durch welchen man das Schiff von außen betritt oder von innen verläßt.

[4] Der hinterste Theil des Schiffsrumpfes wird Heck genannt.

Digitized by Google

ſie nicht getragen werden und ſchon während nur einiger Wochen guten Wetters ſind ſie verdorben, weil das Zuſammenrollen und die Aufbewahrung in einer geſchloſſenen Kleiderkiſte ſie unbrauchbar macht. Die unerfahrenen Matroſen aber haben in der Regel ihr Geld für andere, und unbewußt, für zweckmäßigere Sachen ausgegeben.

Die Menſchen oben auf dem Deck haben endlich Ruhe gefunden. Dunkle Nacht lagert auf den toſenden Waſſern und dem Schiffe, welches lautlos, oder doch nur dumpf in ſeinen Verbänden knarrend und ächzend, mit den gewaltigen Naturkräften ringt. Mit Ausnahme der Poſitionslaternen, welche ihr Licht nach außen werfen, und der kleinen feſtumhüllten Kompaßlaternen, welche die Kompaßroſen nur für die Leute am Ruder beleuchten, ſind alle Laternen und Lichter gelöſcht oder ſo verdeckt, daß auch nicht der geringſte Lichtſtrahl das Auge des wachhabenden Offiziers und der Ausguckpoſten blenden kann. Dieſe halten „Gute Wache“ und zu allen halben und ganzen Stunden, wenn mit der Schiffsglocke die Glaſen[1] geſchlagen werden, rufen die Poſten in beſtimmter Reihenfolge den Namen ihres Standorts aus, um zu melden, daß ſie wach und wachſam ſind. Will der Wachoffizier ſich dann noch zwiſchen den Glaſen von ihrer Wachſamkeit überzeugen, dann läßt er den Ruf „Gut Ausguck halten!“ in die Nacht ertönen und prompt kommt die Antwort zurück: Steuerbord-Kranbalken — Backbord-Kranbalken — Steuerbord-Fallreep — Backbord-Fallreep — Rettungsboje.

Sonſt ſind die Menſchen verſtummt. Aber mit deſto gewaltigerer Stimme ſpricht die Natur, feſſelt und überwältigt der Menſchen Sinne mit großartig ernſten Bildern. Die mächtigen Wogen rauſchen und branden, der Wind brauſt und heult, das Takelwerk — eine vielhundertſaitige Aeolsharfe — ſingt und pfeift in allen Tönen; das Schiff hebt ſich ſchwer und widerwillig auf die anlaufenden Wellen, ſtampft[2] aber um ſo ungeſtümer in deren Thäler ein, wirft ſich mit jähen Bewegungen nach der einen und nach der andern Seite. Leuchtende Wogenkämme entladen ihren Giſcht über das Schiff, welcher gelegentlich bis in die 20 m über dem Deck liegenden Marsſegel ge-

[1] Das halbſtündige Anſchlagen der Glocke, womit die Uhrzeiten angegeben werden, wird Glaſen ſchlagen genannt. Die ausführliche Erklärung folgt ſpäter.

[2] Das Heben und Senken des Schiffes, die Bewegungen um ſeine Querachſe, werden „Stampfen“, die ſeitlichen Bewegungen, diejenigen um die Längsachſe, „Schlingern“ genannt.

worfen wird und von dort, untermiſcht mit vielen kleinen Leuchtkörperchen, auf das Schiffsdeck niederfällt. Dunkles, faſt ſchwarzes Gewölk, welches ſich auf das tobende Meer niederſenken und hier alles erdrücken zu wollen ſcheint, zieht in rieſigen Ballen vom Südweſten nach dem Nordoſten, und ſeine Eile erkennt man erſt, wenn hin und wieder lichte Stellen durchbrechen und für einen Augenblick einen Stern durchflimmern laſſen, welcher aber im nächſten Augenblick ſchon wieder von einer heranraſenden Wolke verdeckt wird. Scheint es auch, als ob die Wolkenmaſſen unerſchöpflich ſeien, ſo lichtet ſich der Himmel nach einer heftigen, von ſtarkem Regen begleitet geweſenen Bö doch auch einmal und geſtattet dem Mond, die aufgeregte Flut, in dieſem Augenblick aber auch noch etwas anderes zu beſcheinen — *ein taumelndes Rieſengeſpenſt*! „Schiff quer ab!“ rufen die Poſten wie aus einem Munde, während der wachhabende Offizier ſchon eigenhändig die in einem Eimer neben ihm ſtehende Laterne gefaßt hat und hochhält. Nur einige Schiffslängen von der „Najade“ entfernt, ſchwerfällig hin- und herſchlingernd, die volle Segelfläche vom Mondlicht grell beleuchtet, den Bug eingegraben in das von ihm aufgewühlte weiße Bugwaſſer, iſt der mit etwa 14 Knoten vor dem Winde laufende große Dreimaſter ebenſo nahe dem Verderben, wie er uns Verderben bringen kann. Unſere Poſitionslaternen konnte er, wenn der Regen es auch ſonſt erlaubt hätte, nicht ſehen, weil ſie ihr Licht nicht ſo weit nach hinten werfen, aber guter Ausguck wird bei ihm gehalten und ein tüchtiger Menſch führt dort das Commando, denn kaum zeigt ſich unſer helles Licht auf der Commandobrücke, ſo dreht er auch ſchon mit einer heftigen Bewegung, als ob er umfallen wolle, nach der richtigen Seite ab und wenige Augenblicke nach dem erſten Inſichtkommen des Schiffes rauſcht eine rieſige Maſſe wie ein Phantom dicht an unſerm Heck vorbei. Nur mit vor Erregung unterdrückter Stimme kann der auf die Commandobrücke geeilte Commandant zu dem wachhabenden Offizier ſagen: „Gott ſei Dank! Das hing an einem Haar.“ Dieſer hat aber ſeine ſorgloſe Ruhe ſchon wiedergefunden und kann, da ihm keinerlei Verſehen zur Laſt fällt, ſcherzend antworten: „Ja wohl, Herr Kapitän, aber bekanntlich iſt ja ein Zoll vorbei ſchließlich ebenſo gut, wie eine Seemeile weit ab.“

Es war nicht gleichgültig, nach welcher Seite der fremde Segler auswich, da beide Schiffe verloren geweſen wären, wenn er nach der andern Seite gedreht hätte. Sein richtiges Manöver beweiſt, wie er aus dem Umſtande, daß er keins unſerer bunten Poſitionslichter ſah,

sofort erkannte, daß er uns etwas von hinten auflief und daher den hintern Theil unsers Schiffes vor sich hatte.

Die Freiwache schläft und wird durch nichts gestört, weder durch die oben lauernden Gefahren, noch durch polternde, hin- und herrollende Gegenstände, denn hier im Zwischendeck sorgt die strenge Schiffsordnung dafür, daß jeder nicht fest mit dem Schiffe verbundene Gegenstand ordnungsmäßig gezurrt und festgelegt ist. Nicht so gut geht es den Herren in der Offiziermesse[1]; ganz zu schweigen von dem Commandanten, welcher die ganze Nacht ruhelos und größtentheils auf dem Deck zubringen muß, und die Nacht ist Mitte November, auf 48° Nordbreite, lang. Weiß er auch, daß die Offiziere ihr Fach verstehen, denn nur ältere Offiziere, Kapitänlieutenants und Lieutenants zur See, werden auf die Schiffe als Wachoffiziere commandirt, so kennt er, da er vorher noch nicht mit ihnen zusammen auf ein und demselben Schiffe war, doch nicht den Grad ihrer Geistesgegenwart und entschlossenen Umsicht, und auf diese Eigenschaften kommt es in außergewöhnlichen und unerwartet eintretenden Fällen doch oft mehr an als auf das Wissen und die Erfahrung, wenn auch ohne diese wieder jene Eigenschaften werthlos sind. Gehören nun auch Uebersegelungen und treibende Wracks zu den Seltenheiten, so können sie bei Nacht und bei Nebel doch jeden zu jeder Zeit treffen, und ein Beispiel davon hatten wir ja schon.

Man sollte meinen, daß es jetzt unten in der mit einem guten Ofen ausgestatteten Offiziermesse einigermaßen behaglich sei; dem ist aber nicht so. Das Feuer im Ofen will bei dem starken Winde nicht brennen und der Aufenthalt in dem wohnlichen und schönen Raum läßt heute auch sonst viel zu wünschen übrig. Schon das Mittagessen[2]

---

[1] Die Offiziermesse ist der allgemeine Wohnraum für die Offiziere und die in gleichem Range stehenden Personen.

[2] Die Offiziere nehmen auf See stets um 6 Uhr ihre Hauptmahlzeit ein, und da wir für das Wort „Diner" noch keine deutsche Bezeichnung haben, so muß ich diese Mahlzeit schon „Mittagessen" nennen. Die Essenszeiten werden auf dem Schiffe dadurch mit bedingt, daß für Commandant, Offiziere, Cadetten und Deckoffiziere nur eine Küche vorhanden ist und die verschiedenen Köche daher nur zu verschiedenen Zeiten dort kochen können. So hat sich die Praxis herausgebildet, daß der Commandant um 11 Uhr frühstückt, um 3 Uhr sein Mittagessen und um 7 Uhr sein Abendbrot einnimmt; die Offiziere um $11\frac{1}{2}$ Uhr warm frühstücken und um 6 Uhr abends zu Mittag speisen; die Deckoffiziere und Cadetten um 12 Uhr essen und abends 6 Uhr Thee trinken. Die Mahlzeiten der Offiziere, Deckoffiziere und Cadetten müssen sich auch dem Wachwechsel und sonstigem Dienst anpassen,

war ein Genuß bedenklichster Art, und alle angewandten Hülfsmittel, ausgebreitete wollene Decken unter dem Tafeltuch und ein Netzwerk von Latten und Leinen über demselben, um das Tafelgeschirr vor dem Umfallen zu bewahren, konnten dies doch nur zum Theil hindern. An dem mit dem Schiffsdeck fest verschraubten schweren und großen Tisch sitzen, die Knie gegen dessen untere Kante gepreßt, 14 Personen. Diese balanciren ihren eigenen Körper und ihre Teller, greifen hin und wieder auch nach einer rutschenden Schüssel, nach Flaschen und Gläsern, welche umfallen und, theilweise zerbrechend, ihren Inhalt über das Tischtuch ausschütten; sie greifen nach Messer, Löffel und Gabel, welche zu dem Nachbar wollen. Die Zubereitung der Speisen ist den Verhältnissen entsprechend schlecht, und dies wirkt auch lähmend auf die sonst an dem Offiziertisch herrschende gute Laune. Mit diesen kleinen Unbequemlichkeiten sind die Leiden aber noch nicht erschöpft. Plötzlich und unerwartet, denn nach jahrelanger Uebung kann man für gewöhnlich auch unten im Schiff fühlen, welche Bewegungen es machen wird, trifft eine besonders ungünstig anlaufende See die Fregatte: ein Ruck — und alles Tafelgeschirr kommt in Bewegung. Saucen, Wein und Bier laufen über den Tisch; der Braten und die Kartoffeln, Flaschen und Gläser hüpfen in großen Sprüngen über die ausgespannten Latten und Leinen hinweg auf die an der Leeseite Sitzenden zu, welche sich dieses Angriffs nicht erwehren können, denn jeder sucht sich selbst und die ihm zunächstbefindlichen Gegenstände festzuhalten. Noch ein weiterer Ruck mit einem sogenannten Schnepper — dies alles vollzieht sich mit Gedankenschnelle — und von oben dringt das Geräusch einer über das Schiff brechenden See nach unten; in der Messe rutschen die Stühle, ein allgemeines Poltern und Klingen folgt, und mit Ausnahme der einen an der Luvseite des Tisches sitzenden Person liegt die ganze Tischgesellschaft an der Leewand der Messe auf dem Fußboden, zwischen Stühlen, Speiseresten, unbestimmbaren Flüssigkeiten, ganzem und zerbrochenem Porzellan- und Glasgeschirr und sonstigem Tafelgeräth. Geradezu höhnend beleuchtet die Lampe von ihrem sichern Aufhängeort aus dieses Chaos.

Lachend und fluchend entwirrt sich unter der Hülfeleistung der herbeigeeilten Dienerschaft der Knäuel wieder, und der Messevorstand überschlägt trüben Sinnes den der Messe verursachten Bruchschaden.

---

während der Commandant, hiervon unabhängiger, sich im Punkte seiner Mahlzeiten höhern Interessen unterordnen und diese auf solche Stunden legen muß, welche für ihn übrigbleiben.

Digitized by Google

Der Abend gestaltet sich nicht besser. Hatten die Offiziere sich auch schon während des Segelmanövers darauf gefreut, später wieder in trockenen Kleidern noch behaglich beisammensitzen zu können, so zeigt sich doch bald, daß die Stimmung hierzu fehlt. Die höher gewordene See und die mit der zunehmenden Windstärke noch vermehrte Geschwindigkeit der Wellen machen die Bewegungen des Schiffes schon zu so heftigen, daß sogar die seegewohnten Personen darunter leiden. Sie sind zwar nicht ausgesprochen seekrank, doch fühlen sie sich auch nicht wohl. Für sie ist mit jedem andauernden, besonders heftigen Schwanken des Schiffes ebenfalls ein gewisses Unbehagen verknüpft. Leichter Kopfschmerz und Appetitlosigkeit stellen sich ein: Unpäßlichkeiten, welche allerdings auf dem Oberdeck in der frischen, würzigen Luft schnell wieder schwinden. Auch fehlt heute Abend das eigentlich belebende Element in der Messe, denn diejenigen der Herren Badegäste [1], welche ihre erste Seereise machen, wie diejenigen, welche nach längerm Landaufenthalt sich erst wieder an die See gewöhnen müssen, haben sich schon in ihre Kammern zurückgezogen; diese Herren aber, und vornehmlich wenn sie alle beisammen sind, geben dem Abend in einer Offiziermesse erst den richtigen Stimmungston, weil die Offiziere, welche mit wenigen Ausnahmen jede Nacht Dienst haben, schon früh ihr Lager aufsuchen. Es wird zwar an diesem ersten „Schlechtwetterabend" immer noch genug in der Messe gelacht, wenn dem einen seine Weinflasche oder der andere in ganzer Person mit seinem Stuhl über Stag [2] geht und, auf dem Deck rutschend, gegen die Wand geworfen wird, wo er mit süßsaurem Gesicht seine gedrückten Glieder reibt; dieses Lachen kommt aber nicht von Herzen, und jeder ist froh, wenn auch er erst in seinem Bett liegt und nicht mehr die pendelnde helle Lampe vor seinen Augen zu sehen braucht.

Um 10 Uhr wird die Lampe gelöscht. Es entspricht dies der Schiffsordnung, welche für die Offiziermesse das Löschen des Lichts in See zu dieser Zeit, im Hafen zu 11 Uhr vorschreibt. Die Letzten

---

[1] Badegäste werden diejenigen Mitglieder der Offiziermesse genannt, welche keinen eigentlichen Schiffsdienst thun: die Aerzte, der Prediger, der Zahlmeister, der Seebataillons-Offizier und auch der Maschineningenieur. Da ein Sammelname für diese Personen fehlt, so hat man in launiger Weise diesen angenommen, andeutend, daß die Herren eigentlich nur eine Badereise machen.

[2] Das Manöver des Wendens durch den Wind mit einem Schiff unter Segel wird auch „Ueber Stag gehen" genannt und diese Redewendung wird auch in spaßhafter Weise für umfallende Menschen und Sachen gebraucht.

Digitized by Google

haben ſich in ihre Kammern zurückgezogen, aber die gewünſchte und erhoffte Ruhe finden ſie immer noch nicht. Jetzt erſt kommen die kleinen Leiden der Seefahrt angeſchlichen, welche in ihrer Vielſeitigkeit und Summe die Nerven der Menſchen mehr reizen als Sturm, Regen und die Möglichkeit ernſter Gefahr. Intereſſant erſcheint die Beobachtung dieſes kleinen Lebens in einem Schiffsrumpf zunächſt nicht, aber lehrreich iſt ſie doch für den, welcher die Entwickelung großer Wirkungen aus kleinen Urſachen zu würdigen verſteht, denn dieſer wird ſich manchen ihm vielleicht bis jetzt unverſtändlich gebliebenen Charakterzug älterer Seeoffiziere und anderer Perſonen, welche längere Jahre auf Kriegsſchiffen zugebracht haben, erklären können; ſo namentlich die bei dieſen oft vorkommende Nervoſität und Reizbarkeit.

Jene kleinen Leiden beginnen gewöhnlich mit den Betten. Dieſe beſtehen aus einem eiſernen mit Segeltuch beſpannten Rahmen, auf welchem die Matratze liegt. Der Rahmen hat am Kopf- und Fußende einen etwa 30 cm hohen eiſernen Bügel, in deſſen Mitte ſich ein eiſerner Zapfen befindet. Die Zapfen ruhen wieder in eiſernen Lagern, welche an den Kammerwänden befeſtigt ſind. Sobald nun das ſchwingende Bett mit dem Gewicht des Körpers belaſtet wird, entſteht eine größere Reibung in den Zapfenlagern, und bald fängt das eine oder andere zu ſingen an. Haben auch die meiſten Kammerbewohner vorher an dieſen Umſtand gedacht und die Lager entſprechend geſchmiert, ſo genügt dies doch nicht immer, zumal jeder ſeine Schmierart für die beſte hält. Der eine legt nur Papier oder ein Stückchen Tuch zwiſchen Zapfen und Lager, ein anderer ſchmiert mit Talg, wieder andere mit Seife oder Haaröl. Der eine thut des Guten zu viel, der andere zu wenig; jedenfalls iſt es als ſicher anzunehmen, daß bei der erſten ernſten Probe an verſchiedenen Stellen ſich die Unzulänglichkeit der angewandten Mittel erweiſt. Schon nach etwa halbſtündiger Ruhe läßt ſich bei einem ſtärkern Ueberholen des Schiffes ein leiſes Quitſchen aus irgendeiner Ecke hören. Daſſelbe verſtummt nur, um bei der nächſten Pendelſchwingung in ſtärkerm und länger gezogenem Ton wiederzukehren. Es folgt nun Schlag auf Schlag, bei dem Ueberholen[1] des Schiffes nach der einen Seite in höherm, bei dem nach der andern Seite in tieferm Ton. Bald deutet ein heftiges Klopfen an, daß der Beſitzer der ſingenden Koje ſelbſt zwar noch ſchläft, aber ſein Nachbar geſtört

[1] Das Ueberneigen eines Schiffes nach den Seiten nennt man, wenn es ſehr heftig geſchieht, auch „Ueberholen“ (das Schiff holt über).

Digitized by Google

wird. Dieser weckt den Schläfer durch Klopfen an der Wand und veranlaßt ihn, aufzustehen und dem Uebelstand durch erneutes Schmieren oder Anwendung eines bessern Mittels abzuhelfen.

Durch das Klopfen ist auch noch ein anderer geweckt worden. Dieser ist besonders empfindlich gegen das Klopfen eines wackelnden Stuhles, dessen vier Beine nicht genau gleich lang sind. Die Stühle sind zwar an den Tisch angebunden, aber doch nicht so fest, daß sie nicht hin- und herwackeln könnten. Feinhörig, wie unser nervöser Kamerad ist, hat er durch das gewaltige Aechzen und Knarren des Schiffsrumpfes hindurch einen derartigen Störenfried herausgehört. Er will ihn aber nicht hören, weil es ihm zum Aufstehen zu kalt ist, er auch die ihm noch verbleibende eine Stunde, bis er zum Antritt seiner Mittelwache geweckt wird, lieber ganz zum Schlafen ausnutzen will. Er sucht seine Gedanken von dem Stuhl abzulenken. Wenn das Schiff aber nach der einen Seite überholt, hört er, sobald ein gewisser Neigungswinkel erreicht ist, unerbittlich das Bum-bumbum des Stuhles. Stets schlägt dieser, wenn er nach der betreffenden Seite überkippt, einmal lauter auf und die Elasticität des Holzes verursacht dann, daß zwei kurze leisere Schläge nachfolgen. Alle Stühle auf allen Schiffen machen es seit alters her so, ob sie groß oder klein, aus Eichen-, Mahagoni-, Eschen- oder sonst einem Holz gefertigt sind. Dazu gesellt sich dann noch das leise Anklingen einiger Flaschen und Gläser, welche im Büffet nicht ganz feststehen. Es ist zum Rasendwerden! Die Schiffsglocke schlägt schon sechs Glas, und nur noch $^3/_4$ Stunden Ruhe liegen vor dem Gepeinigten. Er springt wüthend aus seinem Bett, läuft barfuß in die Messe, klingelt den Läufer[1] herein und läßt diesen eine Laterne holen. Die Laterne wird gebracht. Beleuchtet von deren mattem Schein sucht der Offizier in flatterndem Nachtgewand den Stuhl, welchen er am liebsten zertrümmern möchte, ihn aber doch nur zurechtschiebt und fester bindet, sodaß dieser sich nun nicht mehr rühren kann. Der Sicherheit halber werden auch noch die andern Stühle untersucht; auch die Gläser und Flaschen im Büffet werden durch zwischengestopfte Servietten und Wischtücher, denn unser Freund

[1] Vor der Offiziermesse steht Tag und Nacht ein Mann ohne Gewehr als Posten, welcher gewissermaßen den Pförtnerdienst versieht. Er hat die nicht zur Messe gehörigen Personen, welche ein Messemitglied dienstlich oder privatim sprechen wollen, anzumelden; hat dafür zu sorgen, daß kein Unberufener den Raum betritt, und dient außerdem als Bote, um Personen herbeizurufen. Da der Mann nicht als Posten unter dem Gewehr steht, so wird er Läufer genannt.

Digitized by Google

nimmt jedes ihm Dienliche, dessen er habhaft werden kann, festgepackt. Beruhigt wie einer, welcher, durch ein bissiges Insekt im Schlaf gestört, dieses getödtet hat, sucht er sein Bett wieder auf, um durch schnellern Schlaf das Versäumte nachzuholen.

In einer andern Kammer rollt in einem Regal eine kleine Flasche hin und her. Der Bewohner ist durch den vorhergegangenen Lärm ebenfalls geweckt worden und hört nun fortgesetzt das leise, in bestimmten Zeitabschnitten unterbrochene Rollen. Auch er weiß genau, wann das Geräusch beginnen und wie es verlaufen wird. An der Schiffswand fängt es dumpf an und geht in einen hellern Ton über, wenn die Flasche an die äußere, weniger unterstützte Seite des Regals kommt, bis sie mit einem Bums an die Sicherheitsleiste stößt. Einige Augenblicke Ruhe folgen, bis das Schiff die horizontale Lage wieder erreicht hat und sich nach der andern Seite überneigt. Jetzt Wiederholung in umgekehrtem Tonfall. Wäre das Geräusch ein ununterbrochenes, dann würde es nicht stören, sondern eher einschläfernd wirken; der fortgesetzte Wechsel aber und namentlich die Sicherheit, mit welcher man diesen vorher bestimmen kann, machen die Störung zu einer unerträglichen. Gibt es doch ältere Seeoffiziere, welche so nervös sind, daß sie das Geräusch, welches über ihnen ein hin- und herrollender Bleistift auf dem höher gelegenen Deck verursacht, trotz der dicken Holzlage dieses Decks hören und nicht eher Ruhe finden, bis der winzige Gegenstand beseitigt ist. Der Besitzer der Kammer will also auch die Ursache der vorliegenden Störung beseitigen. Er will Licht machen und greift nach der Stelle, wo die Streichhölzer liegen. Er vergißt, daß er sich in einem Schwingebett mit niedrigliegendem Aufhängepunkt befindet. Er verläßt die Mittellage, schiebt sich zu weit an die eine Seite des Bettes, dasselbe kippt um, er liegt auf dem Boden, Matratze und Kopfkissen liegen auf ihm.

Der Seegang hat noch mehr zugenommen, die Bewegungen des Schiffes sind dementsprechend auch heftigere geworden, dasselbe neigt sich schon bis zu 25 und 30° nach den Seiten. Verschiedene Sachen, welche bisjetzt noch Stand gehalten hatten, kommen nun in Bewegung; dazu gehören die Kommodenschubladen. Zur bessern Ausnutzung des Raumes in ihrer engen Kammer haben einzelne ihre Kommode, entgegen der allgemeinen Regel, solch ein Möbel nie in der Längsrichtung des Schiffes aufzustellen, dies doch gethan. Die Erfahrenen haben allerdings, bevor sie zu Bett gingen, die Schubladen abgeschlossen; die Unerfahrenen kennen die Folgen einer Unter-

Digitized by Google

lassung dieser Vorsichtsmaßregel aber noch nicht. Mit dem stärkern Schlingern fangen die Schubladen an aus der Kommode herauszurutschen; bei jeder Bewegung vielleicht nur einen halben Centimeter, aber schließlich stürzen sie doch mit Gepolter heraus und entleeren ihren ganzen Inhalt. Sachen der verschiedensten Art bedecken den Fußboden.

Wieder ein anderer, entweder durch die vorhergegangenen Störungen oder direct durch kaltes Wasser geweckt, merkt, daß sein Kammerfenster undicht ist. Von jeder, an der Schiffswand über sein Fenster hinlaufenden See dringt ein kleines Bruchtheilchen ein, der Wasserbehälter unter dem Fenster ist zum Ueberlaufen voll und das Zuviel findet seinen Weg in das Bett. Der Bursche wird herbeigeholt und ebenso ein Zimmermann, welcher versucht, das Fenster wasserdichter anzuschrauben.

Es ist eine Viertelstunde vor Mitternacht. Ein Cadett und ein Matrose, der letztere eine Laterne tragend, betreten vorsichtig die Messe. Der Cadett soll den Offizier, welcher die Mittelwache bekommt, wecken und ihm Aufschluß über das Wetter geben, damit er sich demselben entsprechend kleiden kann. Doch ehe die beiden die richtige Kammerthür erreichen, holt das Schiff wieder einmal gewaltig über. Der Matrose duckt sich noch schnell nieder, um mit seinen Knien und der einen Hand die Reibung auf dem Deck zu vergrößern und dadurch die Laterne zu retten. Der Cadett aber wird gegen die Kammerthür des Ersten Offiziers geworfen und drückt die in derselben befindliche Jalousie ein, welche mit lautem Krachen in die Kammer fällt. Der Cadett muß nun erst hier seine Entschuldigung stammeln, die mit einem grollenden Gemurmel, aus welchem man alles Mögliche heraushören kann, und einem etwas besänftigtern „Na schon gut, schicken Sie mir nur einen Zimmermann, der das Ding wieder einsetzt“ entgegengenommen wird.

Der Offizier der Mittelwache ist geweckt, der Matrose hat das Licht in der Kammer angesteckt, und die Wecker haben sich wieder zurückgezogen. Griesgrämig sitzt unser Seebär auf seiner Koje mit heraushängenden Beinen und balancirt, da ihm dies zur zweiten Natur geworden, auch schlafend oder doch halbschlafend mit bewundernswerther Sicherheit sein hinterlistiges Bett. Er blinzelt mit den Augen und versucht, sich den ersten süßen Schlaf, welcher sich erst vor kurzem eingestellt hatte, aus denselben herauszureiben. Langsam fällt er wieder zur Seite, um sich von neuem behaglich aus-

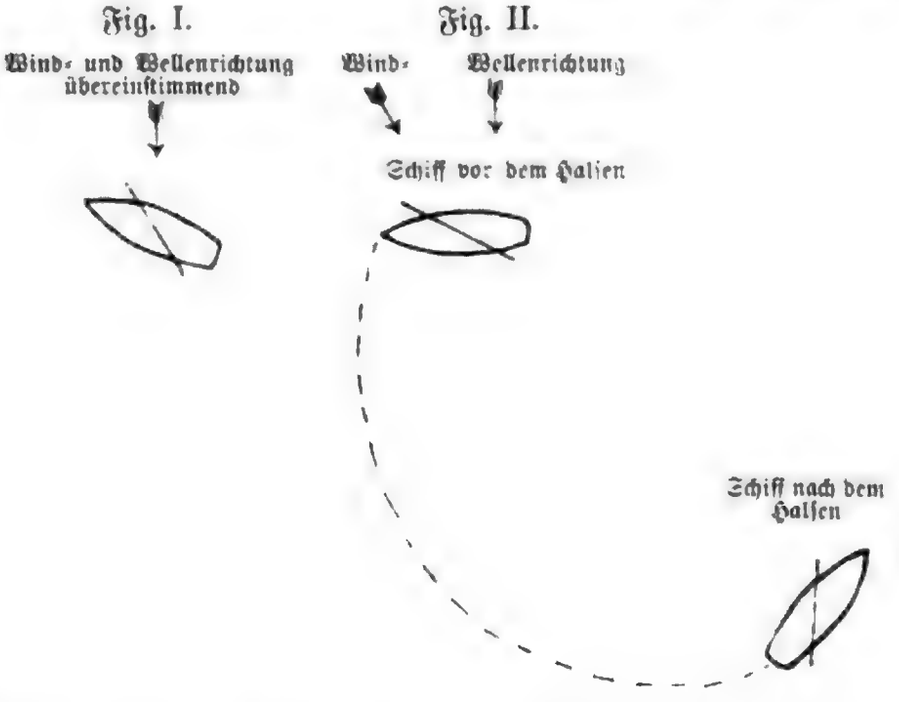
zuſtrecken; aber ermannt ſich doch noch. Mit einem geſchickten Sprung iſt er von dem Bett herunter, ohne daß dieſes umkippt, und breitbeinig ſteht er in der Mitte des kleinen Raumes, die eine Hand an den kleinen Klapptiſch, die andere an die Kommode angeklammert. Jetzt iſt er ganz wach. Er ſetzt ſich auf den in eine Ecke feſt eingeklemmten Stuhl und beendet ſeine Toilette, welche ebenſo ſorgfältig gemacht wird, als wenn er zum Tagesdienſt gerufen würde. Zuletzt ſollen die hohen Waſſerſtiefel angezogen werden. Sie ſtehen noch neben dem Waſchtiſch, wo der Burſche ſie hingeſtellt hatte, ſeinem Herrn bequem zur Hand. Er zieht den einen mit einem kräftigen Ruck an: was er dann aber ſagte, wollen wir für uns behalten. Schnell zieht er ihn wieder aus, ſtülpt ihn um, und ein ordentlicher Schuß Waſſer ſtürzt heraus. Die Erklärung iſt bald gefunden. Sein braver, für das Wohl ſeines Herrn außerordentlich vorbedachter Burſche hat es auf irgendeine Weiſe ermöglicht, mehr Süßwaſſer[1] für dieſen zu erhalten, als ihm eigentlich zukommt, und da die Waſſerkanne dies nicht alles faſſen konnte, ſo hatte er mit dem Ueberſchuß ſchon am Abend das Waſchbecken beinahe bis zum Rande gefüllt, nicht daran denkend, daß mit der Zunahme der Bewegungen des Schiffes auch das Waſſer überlaufen mußte, welches ſich dann zum Theil in die neben dem Waſchtiſch ſtehenden, von außen gut gefetteten Stiefel ergoß. Dabei ſoll ein guter Chriſt nun ſeine Ruhe bewahren, nachdem ihm vorher ſchon in der unangenehmſten Weiſe mitgeſpielt worden war! Der inzwiſchen auch herzugekommene Burſche, welcher mit ſeinem Herrn dieſelbe Wache geht und ſich noch vor Beginn derſelben nützlich machen wollte, mußte ſich natürlich einige Schmeichelnamen gefallen laſſen, worauf dann ſein ſchon etwas beruhigterer Herr, der keine andere zweckmäßigere Fußbekleidung hat, ſich doch mit dieſer abfinden und ſeine Wache mit bereits naſſen Stiefeln beginnen muß. Der einzige ihm verbleibende Troſt iſt, daß es nicht die erſten naſſen Stiefel ſind, welche er trägt.

So wird faſt ein jeder von irgendeinem Schabernack heimgeſucht, den der nimmer raſtende Schiffsgeiſt ihm ſpielt. Aber auch ernſtere Momente ſtellen ſich noch ein, wo die entfeſſelte See mit zorniger Gewalt das ihr tapfer widerſtehende Schiff ſchüttelt und zu vernichten ſucht.

[1] Das Süßwaſſer wird in See für alle Perſonen in beſtimmten Rationen ausgegeben.

Digitized by Google

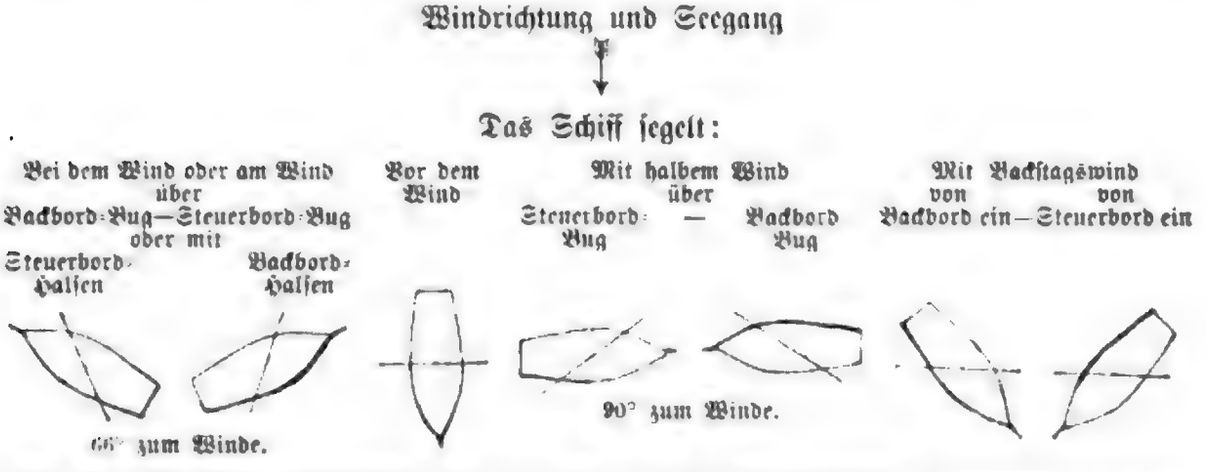
Bald nach Mitternacht fängt der Wind an langsam seine Richtung zu ändern und mehr nach Westen zu drehen, wodurch das Schiff, dessen Lage von der Windrichtung abhängig ist, auch diese ändern muß. Um 2 Uhr ist die Aenderung schon so weit vorgeschritten, daß die Wellen, welche vorher in einem spitzen Winkel von etwa 70° von vorn auf das Schiff zuliefen, jetzt schon beinahe von der Seite kommen. Kommen sie aber erst ganz von der Seite, dann befindet sich das Schiff in der gefährlichsten Lage, weil in dieser die gewaltthätigen Wasserberge[1] am leichtesten mit einem großen Theil ihrer Masse auf

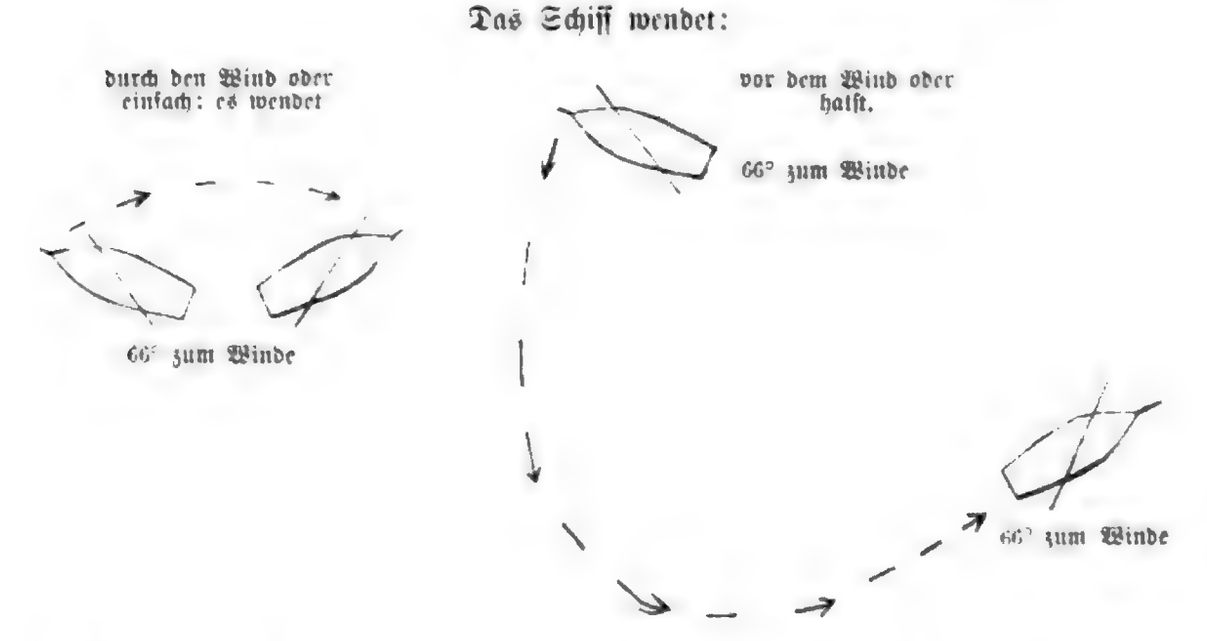


das Schiff brechen, Boote und andere Gegenstände wegschlagen, die Luken zertrümmern, dann ungehindert in das Innere des Schiffes dringen und dieses zum Sinken bringen können, wenn unglücklicher-

[1] Von solcher Lage eines Schiffes ist wol auch der Ursprung der landläufigen Bezeichnung „Wellenberg" herzuleiten, welche eigentlich ja eine phantastisch übertriebene ist, wenn man bedenkt, daß die höchsten Wellen, welche man zu messen versucht hat, kaum eine Höhe von 13 m erreichen. Wer aber mit einem quer zur See liegenden Schiff, und sei es das größte, von dem Wellenkamm in das Thal gleitet und von hier aus dann die nächste Welle, welche kaum die Höhe eines kleinen Hügels erreicht, anlaufen sieht; wie sie als eine riesige, breite Wassermasse mit elementarer Gewalt heranstürmt, 5—6 m über einem großen, 10—12 m über einem kleinen Schiffe ihren Kamm dräuend aufwirft und scheinbar überlegt, ob sie in diesem Augenblick als Brecher, alles in sich begrabend über das Schiff stürzen soll, oder ob sie Gnade üben und sich erst entladen soll, nachdem das Schiff auf ihrem Rücken schwimmt; der fragt nicht nach ihrer absoluten Höhe; für ihn nehmen

weiſe mehrere ſolcher Brecher hintereinander folgen. Es iſt daher geboten, das Schiff möglichſt bald auf die andere Seite an den Wind zu legen, in welcher Lage die Wellen dann mehr von vorn kommen. Bei der hohen See iſt es ausgeſchloſſen, das Schiff durch den Wind zu wenden, es muß daher vor dem Winde gewendet werden. Dieſes





Manöver wird Halſen genannt. Mit demſelben iſt, wenn es im Sturm ausgeführt wird, ſtets Gefahr für das Schiff oder doch für einzelne Theile deſſelben und für die an Deck befindlichen Menſchen verknüpft.

---

dieſe Waſſermaſſen, welche Tod und Verderben in ſich bergen, Dimenſionen an, die er nur mit der ihm bekannten größten Größenbezeichnung vergleichen kann; das iſt aber der Berg. So muß ich auch, trotz des Bemühens, mich von aller Uebertreibung freizuhalten, dieſe Bezeichnung als eine berechtigte anerkennen, und behalte ſie in dieſem Sinne auch bei meinen Schilderungen bei.

Das Schiff kommt hierbei, nachdem es vor dem Wind gewesen ist, welche Lage in hoher See auch stets eine misliche, noch einmal quer zur Wellenbewegung und diesmal mit großer Fahrgeschwindigkeit, welche ihm durch das während des Manövers zeitweise Segeln vor dem Winde gegeben worden ist. Diese erhöht aber indirect die Kraft der Wellen noch mehr, weil Wellenbewegung und Schiffsgeschwindigkeit sich gegenseitig multipliciren. Kann man nun auch den Augenblick des Eintritts dieses Zeitpunktes, wo das Schiff bei seiner zweiten Lage quer zur See etwa mit ungünstig laufenden Wellen zusammenprallt, nicht vorherbestimmen, so kann man doch beim Anfang des Manövers einen solch günstigen Zeitpunkt, wo die See ruhiger ist, abpassen. Liegt das Schiff nachher aber erst mit der andern Seite wieder am Winde, dann hat es die See in einem Winkel von 45° von vorn und befindet sich in der zur Zeit denkbar günstigsten Lage.

Die Nothwendigkeit, das Schiff zu wenden, liegt also vor, und alle Mannschaften werden an Deck befohlen, weil die Wache allein nicht stark genug ist, das schwierige Manöver mit der erforderlichen Schnelligkeit auszuführen.

Alle Stationen sind besetzt und alle Luken nach den untern Räumen fest verschalkt.[1] Der Erste Offizier wartet auf den Befehl des Commandanten, mit dem Manöver zu beginnen. Dieser steht an der äußersten Seite der Commandobrücke, späht in die dunkle Nacht hinein und beobachtet das gewaltthätige Treiben der See, deren leuchtende Schaummassen die Schätzung der Höhe der Wellen ermöglichen und nach welchen er den richtigen Zeitpunkt für den Beginn des Manövers bemessen muß. Er muß mit der noch immer unaufgeklärten Thatsache rechnen, daß sowol in der Höhenentwickelung der Wellen wie in ihrer Neigung, als Sturzseen überzubrechen, gewisse Perioden herrschen. Denn es ist durch vielfache Beobachtung erwiesen, daß außergewöhnlich hohe Wellen fast immer in der Dreizahl auftreten, und daß einer richtigen Sturzsee häufig eine zweite folgt; daß die Periode der drei höhern Wellen in gewissen, ziemlich regelmäßigen Zeitabschnitten wiederkehrt, die Brecher dagegen sich nicht an eine derartige Ordnung binden. Dafür treten die letztern bei einem gewöhnlichen Sturm (im Gegensatz zu einem Drehsturm) auf offener See aber auch nur selten in die Erscheinung. Da nun Wellen und Sturz-

[1] Ein Luk wird „verschalkt" genannt, wenn es nicht nur zugedeckt, sondern auch noch mit Segeltuch überzogen und dieses durch übergenagelte Holzleisten befestigt ist.

Digitized by Google

ſeen für ein Schiff während der Zeit am gefährlichſten ſind, wo ſich dieſes in der Wendung befindet, ſo erwartet man ſolch ungeſtüme Geſellen, wenn man ſie heranlaufen ſieht, lieber noch in der alten Lage und beginnt mit dem Manöver erſt, ſobald man die Wahrſcheinlichkeit vor ſich ſieht, daß in den nächſten zehn Minuten auf dem Waſſer verhältnißmäßige Ruhe herrſchen wird. Gegen eine Ueberraſchung durch höhere Wellen kann der Seemann ſich alſo einigermaßen ſchützen, wenn er Beobachtungsgabe und die erforderliche Entſchloſſenheit für die Wahl des richtigen Zeitpunktes des Manöveranfangs beſitzt; den Brechern gegenüber iſt er aber machtlos. Dieſe, welche die größere Gefahr in ſich bergen, entwickeln ſich zwar auch vorzugsweiſe gern in den Kämmen der höchſten Wellen, doch iſt die Höhe nicht immer Bedingung. Sie können ebenſowol auf niedrigern wie auf höhern Waſſerbergen als brandender Gipfel erſcheinen; ihre Zerſtörungskraft entfaltet ſich aber naturgemäß zu einer um ſo größern, je höher und mächtiger ihre Träger und Bildner ſind. Im Sturm haben nun zwar alle größern Wellen ihren ſchäumenden Kamm, welcher, wenn er über das Schiff fegt, Spritzer genannt wird; derſelbe wird aber, wie oben bereits ausgeführt, nur ſelten zu einer wirklichen Sturzſee. Dieſe kann ſich nur dann entwickeln, wenn einer Welle Kamm, welcher in der Regel die Form eines ſtumpfen Keiles oder die eines breitgewölbten Rückens beibehält, durch das Zuſammentreffen verſchiedener Umſtände zu einem ſpitzen Keil geformt wird, und in dem Augenblick, wo ſich dieſe Form bildet, dann noch andere, die Sturzſee begünſtigende Zufälligkeiten hinzutreten. Daß nämlich der ſteile Kamm, über die andern Wellen hinwegragend, von dem Winde voll getroffen wird; daß die dem Wind abgelegene Seite des Waſſerkeiles ſteiler wie die andere iſt, und daß im Leewellenthal kleinere Wellen als Gegenläufer den Lauf der großen etwas hemmen. Dieſer an ſich unbedeutende Widerſtand ermöglicht vielleicht überhaupt nur die Entwickelung einer wirklich vollen Sturzſee, und ſein Urſprung wird häufig in dem bedrohten Schiffe ſelbſt zu ſuchen ſein, das, mit großer Gewalt gegen die Wellen andrängend, einen Theil ihrer Maſſe zurückwirft, welche dann ſo lange als Gegenläufer wirkt, bis ſie ihr Bewegungsmoment wieder verloren hat. Dieſe Gegenläufer ſind aber auch von Einfluß auf die Mächtigkeit der Sturzſee, da ſie derſelben immer wieder neue Nahrung zuführen und ſie ſo noch mehr anſchwellen laſſen. Sie bewirken, daß die ſcheinbar auf der Höhe einer Welle vorſchreitende Sturzſee in Wirklichkeit drei bis vier Wellenbergen angehört, welche unter dem Brecher weglaufend

Digitized by Google

dieſen zu ihrem eigenen machen, und ihm dann eine wahrhaft fürchterliche Zerſtörungskraft verleihen, wenn ſich während dieſes Vorſchreitens ſeinem Thätigkeitsdrang ein ſchwerer Körper, wie der eines großen Schiffes, entgegenſtellt. Dann fällt die Sturzſee über dieſes her, der brandende Giſcht jagt zerſtörend über die obern Theile des ganzen Schiffes hin; ihr unterer Theil aber fällt als ſchwere, klare Waſſermaſſe auf das Deck nieder, welche mit ihrer plumpen Gewalt dasjenige niederwirft, was ſie nicht erdrücken kann.

Daß die vorſtehenden, die Entwicklung einer Sturzſee bedingenden Zufälligkeiten, bei der großen Geſchwindigkeit der Wellenbewegung, auf offener See nur ſelten in dem einzig möglichen Augenblick zuſammentreffen, liegt auf der Hand. Anders verhält es ſich in der Nähe der Küſten, wo der Wellenbewegung entgegenlaufende Strömungen (Ebbe und Flut oder der Ausfluß eines großen Stroms) oder ein plötzlicher Wechſel in der Meerestiefe dieſe hemmen und die See zu dauerndem Ueberbrechen bringen, wodurch dieſelbe dann den Charakter der Brandung annimmt.

Hier dürfte auch der Platz ſein, den Unterſchied zwiſchen Dünung und See eingehender zu erläutern, da der Seemann nur dieſe beiden Benennungen gebraucht, weil der Ausdruck „Welle" ein zu unbeſtimmter iſt. Dünung ſowol, wie See ſind Wellen; aber ſie ſind voneinander ſo ſehr verſchieden, wie der leichte Wind es von dem Sturm iſt. Mit „Dünung" wird diejenige Wellenbewegung bezeichnet, welche nach Aufhören des Windes ſich noch als eine Folge des Beharrungsvermögens auf dem Meere erhält, ſowie diejenige, welche als die Fortpflanzung ſolcher Wellen erſcheint, die in ferner Gegend von ſtarkem Winde erzeugt in ein, von dem Winde noch unberührtes Gebiet eilen und häufig die Vorboten ſtarken Windes ſind, da dieſer den ihm in der Luftſchicht beſtehenden Widerſtand nicht ſo ſchnell überwinden kann, als das Auf- und Niederwogen des Waſſers ſich fortpflanzt. Denn da bei der Wellenbewegung die einzelnen Waſſertheilchen ſich nicht von ihrem Standort fortbewegen, ſondern ſich nur heben und ſenken, ſo iſt der Widerſtand, welchen dieſe Bewegung findet, auch nur ein ſehr geringer. Die Dünung beſteht daher aus Wellen, welche in gleichen Abſtänden und annähernd gleicher Höhe ganz regelmäßig mit mäßiger Geſchwindigkeit, gewiſſermaßen müde und träge über die Waſſerfläche laufen. Die See dagegen beſteht aus zügelloſen Waſſermaſſen, welche ſcheinbar mit gieriger Haſt über das Meer raſen, deren Grundform allerdings auch die der Dünung iſt. Auf dieſer Grundform aber zeigt ſich ein

ganz eigenartiges Leben, ein rückſichtsloſes Drängen und Kämpfen kleinerer Wellen. Jede große Welle bietet mit ihrer Oberfläche einen ausgedehnten Tummelplatz für die kleinern, welche überall, auf dem Kamm und in dem Thal ihr ungeſtümes Weſen treiben, oben von dem Winde in eine beſtimmte Richtung getrieben werden, gleich hinterher aber im Schutz der nächſten See ſtehen und dort ſcheinbar nach ihrem Belieben einen willkürlichen Lauf nehmen. Mit ungebändigter Wildheit prallen ſie gegeneinander und, ehe eine die andere überwältigt hat, befinden ſie ſich ſchon wieder auf der Höhe, wo ſie aneinander hoch klettern, eine ſteile dünne Waſſerwand bilden und nun, nachdem ſie ihre eigene Kraft erſchöpft haben, von dem Winde umgebrochen werden und als eine große Schaummaſſe rauſchend in ſich zuſammenbrechen. Durch das Zuſammenwirken der verſchiedenen thätigen Kräfte entſteht dann das übermächtige Gewoge, verbunden mit jenem unbenennbaren majeſtätiſchen Geräuſch der vom Sturm beherrſchten See, welches der Seemann mit „Seegang" bezeichnet, oder hingeriſſen von dem erhabenen Schauſpiel faſt athemlos nur „See" nennt.

Das Manöver nimmt ſeinen Anfang. Von dem Sturm umtoſt ſtehen über 300 Menſchen auf dem Deck des ſchwankenden Schiffes. Unbewußt richten ſich trotz der Dunkelheit ihre Augen nach der Stelle hin, wo die Commandobrücke liegt, und erhobenen Hauptes lauſchen ſie auf die von dorther kommenden Befehle, ohne des peitſchenden Regens zu achten. Ein jeder weiß, daß ſein Geſchick in Gottes Hand ruht. Ein jeder weiß aber auch, daß in einer Lage wie der jetzigen ſein Leben vielleicht nur von der Tüchtigkeit ſeines Commandanten, von welcher er noch keine überzeugende Probe geſehen hat, abhängt, ſowie auch davon, wie deſſen Befehle ausgeführt werden. Solche Momente erzeugen für ſpätere Zeiten das Bindeglied zwiſchen Vorgeſetzten und Untergebenen. Dadurch, daß jeder jetzt, wo er das eigene Leben bedroht ſieht, unwillkürlich mit Anſpannung aller Kräfte die ertheilten Befehle zur Ausführung bringt und daß er Zeuge der glücklichen Durchführung des Manövers wird, lernt er der höhern Einſicht ſeiner Vorgeſetzten in Zukunft vertrauen und blind ihren Befehlen folgen. In dieſer Erkenntniß liegt wol auch der Grund, daß auch in weniger geordneten Verhältniſſen, als ſie ſich auf einem deutſchen Kriegsſchiffe bieten, ein kleines Häuflein von Offizieren ſo leicht ſein Anſehen und ſeine Macht gegenüber einer Maſſe oft wilder Geſellen behaupten kann. Denn die ſtrenge Disciplin auf den Schiffen iſt es nicht allein, welche die Ordnung aufrecht erhält. Dieſe, welche

Digitized by Google

nothwendig iſt, um das enge Zuſammenleben während ruhiger Zeiten zu ermöglichen, würde vielleicht gerade wegen ihrer Strenge dazu führen, die rohen Maſſen zu gewaltſamen Thätlichkeiten gegen ihre Obern zu verleiten, wenn ſie nicht von Zeit zu Zeit durch die entfeſſelten Naturgewalten immer wieder daran gemahnt würden, daß nur die geiſtige Ueberlegenheit ihrer Vorgeſetzten im Stande iſt, ſie im Kampfe mit den Elementen zum Sieg zu führen, daß in gewiſſem Sinne ihr Leben in deren Hand liegt.

Die Ruderwirkung, Segelſtellung und die Kraft der gegen den Bug andrängenden See bringen das Schiff ſchnell zum Abfallen. Doch nur für kurze Zeit; denn ſobald es erſt quer zur See liegt, wird es von dieſer, welche nun gleichmäßig auf ſeine beiden Enden wirkt, wieder feſtgehalten. Die See iſt ſtärker als Ruder- und Segelwirkung, ſie zwingt das Schiff, als ob ſie ſich an daſſelbe angeſaugt habe, in eine beſtimmte Richtungslage und geſtattet ihm nur ein Vorwärtslaufen in der Kielrichtung, aber keine Drehung. Schwerfällig und ſteuerlos rollt die Fregatte hin und her. Das außergewöhnlich große Gewicht des unter dem Schwingungspunkt liegenden Theils des Schiffskörpers ringt mit der annähernd gleichgroßen Kraftäußerung, welche die pendelnde Takelage in Verbindung mit dem auf ſie wirkenden Druck des Windes entwickelt; die eine Kraft ſucht die andere aufzuheben und beide werden unausgeſetzt neu belebt durch die nimmer raſtende See. Dieſe Wechſelwirkung erzeugt wahrhaft beängſtigende Bewegungen des rieſigen Menſchenwerks, welches hier auf dem Atlantiſchen Ocean mit den Elementen kämpft. Die außerhalb des Schiffes hängenden Boote, welche ſich etwa 10 m über ſeiner Eintauchungslinie befinden, ſind trotz ihrer hohen Lage in Gefahr, von einer unter ſie ſchlagenden See zerdrückt zu werden. Einzelne Wellen prallen unter Schiffstheile, welche an der Außenwand hervorſtehen, und bewirken Stöße, welche das große ſtarke Schiff in all ſeinen Theilen erzittern laſſen. Die Menſchen können ihr Gleichgewicht nur immer für kurze Zeit behaupten, werden nach der einen und nach der andern Seite gegen die Bordwand geworfen und nehmen dann wieder ihre Stationen ein. Sobald das Schiff auf dem Rücken einer See liegt, fängt es an, dem Ruder und den Segeln zu gehorchen, und dreht etwas; ſowie es aber wieder zu Thal gleitet, faßt die nächſte das Heck zuerſt und wirft ſomit den ganzen Bau in die alte Lage zurück. Das Schiff gewinnt indeß immer mehr Fahrt, weil die von der Seite laufende See wenigſtens auf dieſe nicht mehr hemmend wirken kann.

Digitized by Google

Endlich iſt genügende Steuerkraft gewonnen und das Schiff hat das erſte Hinderniß überwunden; dabei aber ſo viel Zeit verloren, daß die Wahrſcheinlichkeit, das Manöver während einer ruhigern Pauſe zu Ende führen zu können, kaum noch vorliegt.

Das Schiff dreht jetzt ſchnell und befindet ſich in einem wahren Hexenkeſſel. Der Wind, welcher nun rechtwinkelig in die ſtraff geblähten Segel fällt, wird theilweiſe aus dieſen ebenſo zurückgeworfen wie ſein Schall. Sein toſendes Geheul nimmt wunderbare Töne an, aus welchen allein der erfahrene Seemann ſchon die Lage des Schiffes zum Winde beurtheilen kann. Mit dieſen geiſterhaften Schallwellen vermiſchen ſich diejenigen der See, welche ebenfalls zum Theil von den Segeln echoartig auf das Schiff zurückgeworfen werden. Dieſes, der Stütze beraubt, welche bisher der von der Seite kommende Wind ihm noch lieh, iſt ganz der Willkür der Wogen preisgegeben, und ſeine jetzige ſchnelle Fahrt, mit welcher es dieſelben durchſchneidet, erhöht noch den Aufruhr im Waſſer. So taumelt es dahin, überholt von den ſehr viel ſchnellern Wellen, welche hinter ihm hereilend ihre Schaumköpfe aufwerfen, die wie mit unzähligen Armen nach dem Fremdling zu greifen ſuchen und dann ziſchend und ſchäumend zu ſeinen Seiten an ihm vorbeijagen. Es gehört die ganze Sorge für das Leben der ihnen anvertrauten Menſchen und für das ihnen anvertraute Schiff dazu, um die Sinne der Offiziere an die vor ihnen liegende Aufgabe zu feſſeln und ſie davor zu bewahren, daß ſie in dieſem Tumult nicht, ſich ſelbſt vergeſſend, gebeugt alles über ſich ergehen laſſen. Auf dem Deck ſtehen die Menſchen in Haufen zuſammengeballt, ſich gegenſeitig ſtützend. Der Commandant, Erſte Offizier und Navigationsoffizier, welche ſich nur als dunkle Schatten abheben, ſtehen breitbeinig auf der Commandobrücke und halten ſich mit beiden Händen an deren Geländer feſt. Vier Matroſen, die Beine ſeitwärts weggeſtemmt, halten mit äußerſter Anſtrengung die Ruderräder feſt. Sie haben nicht nur das Schiff richtig zu ſteuern und das Ruder vor Schaden zu bewahren, ſie müſſen auch an ſich ſelbſt denken. Werden die aufrecht ſtehenden Räder durch eine gegen das Ruder ſchlagende See plötzlich in eine drehende Bewegung verſetzt, welche die Matroſen nicht zu meiſtern vermögen, dann werden zwei von ihnen über die Räder hinweg nach der andern Seite geworfen und können ſich noch glücklich ſchätzen, wenn ſie nur einige Glieder brechen und nicht über Bord geſchleudert werden.

Das Schiff liegt vor dem Winde und vor der See. — Das

Digitized by Google

Rauſchen einer Sturzſee übertönt alles übrige. Ein Stoß, als ob das Schiff auf einen Fels niedergefallen wäre, erſchüttert dieſes bis in ſein innerſtes Mark. Das Ohr hört nur noch ein fürchterliches Rauſchen und Branden, und dazwiſchendurch hallt auch ſchon, von dem Winde über das ganze Schiff getragen, die gellende Stimme des Commandanten, welcher nun ſelber in das Manöver eingreift. In dem Ton der Stimme liegt ein Etwas, welches andeutet, daß es ans Leben geht und daß der Befehl, alle die Taue, welche zum Braſſen (Drehen) der Raaen und Segel dienen, ſofort feſtzulegen, unter allen Umſtänden ausgeführt werden muß.

Kaum iſt der kurze Befehl verhallt, ſo werden die Perſonen auf der Brücke auch ſchon mit Waſſer überſtürzt, welches ſie mit eiſerner Gewalt gegen das vordere Geländer preßt, und unter ihnen raſt eine mächtige, weiße, kochende Waſſermaſſe nach dem Vorſchiff, reißt Menſchen und Tauwerk, ſowie alles, was ihrem Anprall nicht widerſtehen kann, mit ſich. Der zweite Befehl des Commandanten gilt dem Ruder und beauftragt die Rudergaſten, das Schiff in der augenblicklichen Cursrichtung zu halten und es nicht weiter drehen zu laſſen. Sein nächſter Gedanke gehört der unausgeſprochenen Frage, ob das Schiff die ungeheuere Waſſerlaſt wol kurze Zeit tragen kann, ohne zu ſinken, und er gibt den Befehl, die Fallreepsthüren einzuſchlagen, damit das Waſſer ſchneller ablaufen kann. Dann erſt ſtellt er ſich die Frage, wie viele ſeiner braven Mannſchaft jetzt wol mit dem Tode ringen mögen, denn eine Rettung der etwa über Bord Geſpülten iſt ausgeſchloſſen. Das Ganze ſpielt ſich in wenigen Augenblicken ab, welche aber doch ein genügendes Zeitmaß bilden, um den Gedanken, das Zuſammenfaſſen eines großen Trauerſpiels — Kindheit, Beruf, Pflicht und Tod — zu ermöglichen.

Das Schiff darf keinenfalls weiter drehen, denn ſollte es die Sturzſee überwinden, dann liegt nur im Steuer ſeine Rettung. Maſten und Ruder ſind vorzugsweiſe für den Vorwärtsgang des Schiffes angebracht und geſtützt, weil es durch die natürlichen Verhältniſſe bedingt iſt, daß dieſe Schiffstheile nicht auch für die entgegengeſetzte Wirkung eine genügende Befeſtigung erhalten können. Trifft der Sturm die Segel, wo die Menſchen jetzt nicht auf ihren Stationen ſind, um ſie bedienen zu können, und wo alles Tauwerk in Unordnung umherliegt, von vorn, dann ſtürzen die Maſten, das Ruder bricht durch den Rückwärtsgang des Schiffes ab, und, was die erſte Sturzſee auf dem geſchützten, voll bewehrten Schiff nicht vollbringen konnte, vollenden

andere in Gemeinſchaft mit den Takelagetrümmern auf dem Wrack. Doch dieſe Gefahr iſt überwunden, das Schiff gehorcht dem Ruder und fliegt vor dem Winde durch die dunkle Nacht dahin; nur der Navigationsoffizier weiß wohin, denn ſonſt bekümmert ſich jetzt niemand um den Kompaß. Auch die zweite Gefahr ſcheint beſeitigt, weil das Schiff noch ſchwimmt und die nächſte See Rettung bringt. Sie gräbt ſich mit ihrer unbändigen Gewalt unter das Heck des Schiffes, hebt dieſes hoch, wirft das Schiff auf die eine Seite und die Waſſer ſtürzen, wie vor einer höhern Gewalt entſetzt fliehend, nach der geneigten Seite und über die Reling hinweg in ihr eigentliches Bett zurück. Das Einſchlagen der Fallreepsthüren iſt unnöthig, denn ehe irgendein Mann an die in deren Nähe zum ſteten Gebrauch bereit hängenden Beile gelangen konnte, hat das Waſſer ſchon ſelbſt dieſen leichten Widerſtand überwunden und die Thüren mit ſich geriſſen. Jetzt dringt auch ein Ruf aus dem Innern des Schiffes durch ein eingeſchlagenes Luk nach oben: „Wir ſind verloren, wir ſinken!“ doch es iſt keine Gefahr mehr. Die Hauptmaſſe der Sturzſee iſt fort, das Deck iſt wieder einigermaßen frei und das eingedrungene Waſſer kann nur von geringer Bedeutung ſein. Gleichzeitig mit jenem Ruf kommt ein anderer von dem Hinterſchiff, wo der Poſten bei der Rettungsboje ſich an einen feſten Gegenſtand angeklammert hatte und nun meldet: „Die Gig iſt weggeſchlagen.“ Wie ein Hohn klingt dieſe pflichtſchuldige Meldung dem Commandanten und Erſten Offizier in die Ohren, welche mit Sorge der Meldung entgegenſehen, wie viele der Kameraden fehlen. Und ſie können hierüber nicht einmal Meldung fordern, weil zunächſt das Schiff ihre Hauptſorge bleiben muß. Die Mannſchaft ordnet ſich wieder bei ihren Maſten, ſchnell wird das Tauwerk entwirrt und wieder bereit gelegt. Bald kommen von den verſchiedenen Maſten die Meldungen, daß alles wieder klar zur Fortſetzung des Manövers iſt, und an den Stimmen erkennt man, daß wenigſtens die Offiziere noch vollzählig ſind. Das Schiff dreht weiter, überwindet glücklich, ohne weitern Schaden, die Querlage zur See und liegt wieder am Winde.

Das Manöver iſt beendet, die Mannſchaft wird gemuſtert und die Meldungen beſagen, daß kein Mann fehlt und nur eine kleinere Zahl ſich wegen äußerer Verletzungen in ärztliche Behandlung hat begeben müſſen.

Es iſt 4 Uhr morgens geworden, die Freiwache geht zur Koje und die neue Wache, welche ſchon die Abendwache von 8 bis 12 Uhr

gethan und nur in der Zeit von 12 bis 2 Uhr Schlaf gefunden hat, muß gleich an Deck bleiben. Der Commandant begibt ſich in ſeine Kajüte, um die naſſen Kleider abzulegen und noch etwas Schlaf zu ſuchen; der Erſte Offizier macht mit den Deckoffizieren die Runde durch das Schiff, um die während der Nacht demſelben zugefügten Schäden feſtzuſtellen. Die Offiziere finden jetzt auch Zeit, an ihr ſogenanntes kleines Eigenthum zu denken, in welchen Zuſtand daſſelbe durch den mit der Sturzſee verbunden geweſenen Stoß wol verſetzt ſein mag. In der Meſſe finden ſie die Badegäſte verſammelt, welche ſämmtlich aus ihren Betten geworfen worden ſind. In den Kammern liegt alles drunter und drüber; alle auf den Regalen befindlich geweſenen Gegenſtände ſind aus denſelben herausgeſprungen und mancher Schaden iſt zu verzeichnen. Das Schlimmſte aber iſt, daß alle Glas- und Porzellanvorräthe hin ſind und die Offiziere hier wieder eine Erfahrung machen, welche man merkwürdigerweiſe ſo oft und immer wieder macht, daß ſich die Herren am Anfang der Reiſe um die ſachgemäße Verpackung dieſer Ausſtattungsſtücke nicht kümmern, ſondern dieſelbe ihrem Dienſtperſonal überlaſſen und dann gewöhnlich in dem nächſten Hafen viel Geld hergeben müſſen, um ſich neu einzurichten.

Faßt man nun die letzten zwölf Stunden zuſammen, dann muß man zugeben, daß dieſer Anfang für diejenigen, welche ihre erſte Seereiſe machen, wahrhaft niederdrückend ſein muß, und verargen kann man es ihnen nicht, wenn ſie unter dem überwältigenden Eindruck des kürzlich Erlebten an die ſo oft gerühmte Poeſie der See nicht glauben wollen. Auch die ſeegewohnten Perſonen, welche ſich nach anhaltend gutem Wetter wol einmal in übermüthiger Laune zur Abwechſelung einen kleinen friſchen Sturm wünſchen, ſind ſo mürbe geworden, daß ſie einen baldigen Wechſel in dem Wetter herbeiſehnen. Denn wenn es auch ſogenannte alte Seebären geben ſoll, welche in ſolchem Wetter wirklich erſt ordentlich aufthauen und ſich behaglich fühlen, ſo bin ich auf den Schiffen, auf welchen ich gedient habe, doch keinem ſolchen begegnet, wohl aber gelegentlich am Lande in einer behaglich durchwärmten Stube. Es gibt allerdings auch Gelegenheiten, wo ſogar der Sturm mit einem gewiſſen poetiſchen Reiz umwoben iſt und man neben der Bewunderung der Größe des Schauſpiels daſſelbe behaglich genießen kann; aber ſolch eine Gelegenheit findet man nur bei Tageslicht und auch nur dann, wenn es nicht regnet und vornehmlich, wenn die Sonne ſcheint. Ueberdies wirkt der Zauber nur für wenige Stunden und nur auf dem Deck in der friſchen Luft.

Digitized by Google

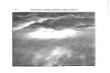
Unten im Schiff bleibt es immer fürchterlich. Die Fahrt der „Najade“ wird uns übrigens bald eine ſolche Gelegenheit bieten.

Im Oſten, in Lee vom Schiff, wird der Himmel klar. Frohe Botſchaft verkünden der dem Auge ſichtbar werdende Horizont und die über ihm aufflackernden Sterne. Der Regen wird nunmehr nachlaſſen und wahrſcheinlich ganz aufhören; auch der Wind wird an Stärke abnehmen. Diejenigen, welche eine Beſſerung im Wetter erwarten, wenn der Himmel ſich an der Seite aufhellt und klärt, von welcher der Wind herkommt, weil ſie wähnen, daß der Wind Wolken und Regen nach andern Gegenden hintreibt, ſind auf falſchem Wege. Regen und Wind können nicht eher nachlaſſen, als bis in Lee ein atmoſphäriſcher Ausgleich ſtattgefunden hat, welcher ſich durch Schwinden des Gewölks und klar werdende Luft kennzeichnet. Danach erſt kann auf dem Wege der Rückſtauung auch der Ort des Beobachters in dieſen Ausgleich mit einbezogen werden.

Die Sterne verblaſſen und verſchwinden wieder vor dem anbrechenden Tagesgrauen. Im Zenith legen ſich leichte Flammentöne auf die bis dorthin reichenden, kühn geſchwungenen oberſten Ränder der maſſigen, ſchwarzen Wolkenwand, welche im Weſten und Nordweſten auf dem Horizont ſteht und aus ihrem Schoße große Wolkenballen in unregelmäßigen Zeitabſchnitten als Böen entſendet. Dieſe ziehen fliegend ſchnell und doch mit majeſtätiſcher Ruhe an dem Firmament nach Oſten, der Sonne entgegen. Hier vollzieht ſich vor unſern Augen das Wunder, daß die als unvereinbar erſcheinenden Begriffe der Schnelligkeit und der Ruhe doch vereinbar ſind. Mag eine derartige Vereinigung nach den Regeln aller Naturgeſetze auch unmöglich ſein: das menſchliche Auge und Empfinden fragen hier nach keinem Geſetz, ſondern urtheilen nur nach dem, was ſie ſehen und fühlen.

Wol bringen die Böen dem Schiffe noch ſtärkern Wind, hin und wieder auch einen leichten Regenſchauer; aber nur vorübergehend. Sobald ſie über das Schiff hinweggezogen, iſt dieſes außerhalb ihres Wirkungskreiſes. Die Wolken, anfänglich von ſchwarzer Farbe, werden bald in gewiſſer Höhe von den Sonnenſtrahlen getroffen und mit rothen Rändern umzogen. Sie ſteigen höher und bleichen, ſie ſenken ſich wieder und werden nahe dem öſtlichen Horizont faſt weiß. Jetzt verkünden ſie uns, daß ſie ſchon im vollen Tage ſtehen und wir auch bald das Tagesgeſtirn begrüßen können.

Die Wolkenwand ſteht auch ſchon unter dem Einfluſſe der Tages-



THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

dämmerung und nimmt eine bläuliche Farbe an. Bestimmte Formen, große gerundete Ballen in den wunderlichsten Gestalten treten aus der Wand heraus, der rothe Morgenhauch breitet sich immer weiter über dieselbe aus und bald bietet sie ein großartiges Bild. Eine Anhäufung der wunderbarst gestalteten Körper zeigt sich dem Auge in den kühnsten Farbenzusammenstellungen. Feurige Ballen in Licht und Schatten, von grünen, gelben und blauen Farben umstrahlt, von bläulichschwarzen Adern durchzogen, wechseln Form und Farbe. Heller wird der Farbenton auf den Wolken, blauer der unbewölkte Theil des Himmelsdoms und anders wird das Brausen des schwächer gewordenen Windes. Es erstirbt fast ganz, wenn das Schiff mit dem Winde nach Lee überholt, und tritt als ein dem Kenner wohlbekanntes, ganz besonders dumpfes Heulen wieder auf, sobald die Takelage durch das Zurückschlingern des Schiffes nach der Luvseite mit großer Heftigkeit gegen den Wind geworfen wird. Heute klingt dieses Brausen wie Glockenläuten, welches den anbrechenden Tag verkündet. Es sind mächtige Töne, wunderbar angepaßt der Stimmung der Menschen, die wie Sonnenanbeter andachtsvoll nach Osten schauen, um nach Ueberwindung der Schrecken der Nacht den segenspendenden und ruheverheißenden Sonnenball dort aufsteigen zu sehen.

War die Sprache der Natur während der Nacht zürnend und schreckenverbreitend, jetzt, umflossen vom Tageslicht, wird sie erhebend und hoffnungbringend. Es ist Tag. Klar steigt die Sonne in ihrer ruhigen Erhabenheit aus dem Meere auf. Geblendet neigen Menschen und Naturkräfte ehrerbietig und demuthsvoll ihr Haupt vor dem strahlenden Blick, welcher sie warm umfaßt.

Das mächtige Gestirn gebietet Ruhe. Der Wind stirbt plötzlich ab. Die blendendweißen Wogenkämme scheinen leiser zu rauschen. In herrlicher Farbe erstrahlt die gewaltige, mit wuchtiger Macht dahinstürmende Flut, tiefblau in ihrer Masse, hellblau und krystallklar in den spielenden und tanzenden Wellenspitzen. Die vorher drohende Wolkenwand steht nun da als ein Riesendenkmal, geformt aus schneeiger, weicher Masse. Einzelne Vögel ziehen lautlos, dicht über den Wellen schwebend, sich mit ihnen hebend und senkend, zu dem Schiffe hin, von welchem sie einige Brosamen erhoffen. Die Menschen, wie klein sind sie jetzt! Uebernächtigt, in ihrer äußern Erscheinung keineswegs festlich geputzt, fühlen sie sich unbehaglich inmitten des großen feierlichen Bildes, welches sich plötzlich vor ihren Augen entfaltet.

Die Sonne steigt höher und scheint sich andern Dingen zuzu-

Digitiz

wenden, ehe eine halbe Stunde vergangen iſt. Der Wind, jetzt aus dem Nordweſten wehend, nimmt erneut an Stärke zu und Sturm iſt es wieder auf dem Meere, wie während der Nacht. Und doch liegt ein gewiſſer Friede auf der See und auf dem Schiffe; auf dieſem aber nur oben auf dem Deck in der ſchönen, friſchen Luft, denn in den untern Räumen bleibt es auch jetzt noch unerträglich. Hier wird auch Tag gemacht. Der Dienſt ruft die müden Schläfer aus ihren Betten, von denen einige ihr Tageswerk ſchon wieder mit Aerger beginnen. Was ſie früher nicht beachtet hatten, zeigt ſich jetzt als eine große Unbequemlichkeit. Zur beſſern Ausnutzung des Raumes in einigen Kammern hat der Schiffbauingenieur hier die Waſchtiſche in der Kielrichtung des Schiffes aufgeſtellt, und die Kammerbewohner wußten ihm ſtillen Dank für die zweckmäßige Einrichtung. Jetzt aber, wo ſie dieſelben bei ſtark ſchlingerndem Schiff benutzen wollen, ſehen ſie die Unmöglichkeit ein, dies thun zu können. Während die andern, breitbeinig vor ihren Waſchbecken ſtehend, durch geſchicktes Hin- und Herwiegen dieſe Erfriſchung genießen können, werden ſie das eine mal mit der Stirn gegen die Kammerwand geworfen und taumeln bei der nächſten Bewegung rückwärts in irgendeine Ecke. Das nächſte „Gute Wetter" wird ihren Waſchtiſchen einen andern Platz verſchaffen.

Die Mitglieder der Meſſe ſind am Frühſtückstiſch verſammelt und betrachten wehmüthig das zuſammengewürfelte, theilweiſe erborgte Geſchirr, welches ihrem ſonſt ſo ſaubern Tiſch keineswegs zur Zierde gereicht. Müſſen ſie an Stelle einer ſchönen Porzellantaſſe auch mit dem irdenen Napf ihres Burſchen fürliebnehmen, ſo duftet ihnen doch der braune Frühſtückstrank einladend entgegen. Aber er duftet nur und ſchmeckt nicht, da der erſte Schluck jedem ſagt, daß der Kaffee mit brackem Waſſer (halb Süß-, halb Salzwaſſer) gekocht iſt; die nächtliche Sturzſee hat eben auch den Weg in den Waſſervorrath des Kochs gefunden. Doch auch hier wird Abhülfe geſchaffen, und bald ſehen wir die Herren ebenfalls auf dem jetzt trockenen und reinen Oberdeck, wo bereits alle Hände beſchäftigt ſind, die durch die Ereigniſſe der letzten Nacht verurſachten Schäden auszubeſſern und die naß gewordenen Sachen zu trocknen. An langen Leinen hängen flatternde, naſſe Kleider in dem Winde und dem Sonnenſchein. Jeder Raum, wo etwas liegen oder ſtehen kann, iſt in Benutzung genommen. Stiefel, Hüte, Mützen, Kaſten, Bücher, Bilder, Cigarren, Teppiche und was ſonſt noch alles zu einem behaglichen Leben an Bord gehört, ſollen

Digitized by Google

hier wieder ſchön werden. Einige der Meſſemitglieder gehen ihrem Dienſt nach; andere vergnügen ſich damit, den heftigen Bewegungen zum Trotz, balancirend auf einer Decksnaht eine längere Strecke zu gehen, ohne umgeworfen zu werden; noch andere ſchauen über die Reling hinweg und können ſich nicht ſatt ſehen an dem herrlichen Bild, welches weit und offen vor ihren Augen liegt. Das Meer im Sturm iſt auch ſchön. Vieltauſendfältig iſt das Leben und Weben in den beweglichen Waſſermaſſen, köſtlich ſind deren Farben; der ungeſtüme Wind, die mit bewundernswerther Sicherheit über die Wogen ſchwebenden Vögel, das ſchöne, fortwährend in Bewegung befindliche Schiff, die heitern Geſichter der Menſchen und die günſtige Richtung des Windes feſſeln unſere Sinne. Kann die „Najade" wegen der hohen See auch noch nicht viel Segel führen, weil ihr Andrang gegen die Wellen ſonſt zu groß werden würde, ſo hat ſie doch mehr Segel als während der Nacht, und vor allem kann ſie auf der richtigen Curslinie liegen und wirklich, wenn auch nur langſam, vorwärts kommen und ſich dem herbeigeſehnten Süden nähern.

Während der nächſten zehn Tage, welche ſich aus Hoffnung und Enttäuſchung zuſammenſetzen, wollen wir die „Najade" allein laſſen. Stundenlang kommt ſie vorwärts und tagelang liegt ſie dann wieder annähernd auf demſelben Fleck. Sonnenſchein wechſelt mit Regen ab, Sturm mit leichtem Wind, welcher bald aus Nordweſt, bald aus Südweſt kommt. Das Schiff muß ſich mit Geduld durch die Spaniſche See, den Schrecken aller Seeleute, durcharbeiten.

Digitized by Google

2. Vom rauhen Norden zum sonnigen Süden.

Nach Madeira.

Nach nassen, stürmischen und kalten Tagen ist die „Najade" endlich auf der Breite von Lissabon angelangt, sie steht etwa 240 Seemeilen von der portugiesischen Küste ab.

Gestern noch Sturm und Regen, heute frischer östlicher Wind und klarer Himmel mit abnehmendem Seegang. Gestern rauhes Herbstwetter, heute ein schöner, warmer Sommertag. Gestern waren noch alle Räume im Schiff naß und dumpf, heute sehen wir ein trockenes und, was noch mehr bedeuten will, ein reines Schiffsdeck vor uns. Zum ersten mal auch sehen wir das stolze Schiff seit seiner Indienststellung in seiner ganzen Schönheit: unter vollen Segeln, welche eine Fläche von etwa 1800 qm darstellen. Leicht nach einer Seite übergeneigt, durchfurcht es in eiligem Lauf die Meereswogen. Es senkt sich tief in die von vorn laufende hohe Dünung ein und wirft das verdrängte Wasser spielend zur Seite, welches nun kochend und schäumend in Milliarden von feinen weißen Wasserbläschen um die „Najade" einen breiten, leise singenden und rauschenden Schaumgürtel bildet, dessen oberste Bläschen, von dem Zug des Schiffes mitgerissen, hüpfend und tanzend diesem zu folgen suchen. Es hebt sich wieder, das Rauschen wird schwächer, das Singen verstummt ganz, und der Schaumgürtel schwindet; es senkt sich wieder, und das alte Spiel beginnt von neuem.

Alle Luken und Fenster zu dem Innern des Schiffes sind geöffnet, um den Sonnenstrahlen und der warmen Luft Zugang zu den unterseeischen Höhlen zu verschaffen und die Thätigkeit der Ventilatoren und Windsäcke erhöhen zu helfen. Das ganze Schiff zeigt ein anderes Gesicht, Wohlbehagen malt sich auf den Menschen und Sachen. Nicht nur sind die Köpfe der Besatzung jetzt wohlfrisirt, auch die Kleider zeigen wieder eine gewisse Glätte, die Stiefel werden blank,

das Holzwerk wird weiß, das Tauwerk nimmt seine natürliche Farbe wieder an, und die bisher nassen, schmutzigen grauen Segel bemühen sich, ein schwanengleiches Ansehen zu erhalten. Alles athmet Freude und Zufriedenheit, daß endlich das schlimmste Stück überwunden ist und das Schiff von nun ab voraussichtlich für lange Zeit nur noch im Sommer fahren wird.

Es ist ein wunderbares Ding um solch eine Seereise vom nordischen Spätherbst nach dem tropischen Süden. Die Wandlungen, zu denen man in unserer Heimat 5 bis 6 Monate braucht, und die man unter günstigen Verhältnissen hier in 3 bis 4 Tagen durchmachen kann, haben sich für unsere Fregatte in 10 Tagen vollzogen. Durch herbstliche Nebel und viel Regen, durch kurze Tage und lange Nächte gelangt der bisher dick eingewickelte Mensch, welcher sich den kalten Sturm unsers rauhen Nordens um das Gesicht wehen lassen mußte, in den Himmelsstrich, wo er sich in leichter Kleidung behaglich in den lauen Wind hinstreckt, um mit vollen Zügen den ersten frischen Sommer zu genießen. Dasselbe Schiff, welches sich mit seinen hohen Masten vorher gespenstisch durch die dicke, regenerfüllte Luft und die hochgehende See schwer hindurchgearbeitet hat, ohne über seinen Bordwänden ein menschliches Wesen zu zeigen, gleicht jetzt einem Ameisenhaufen, welcher im Frühjahr von den ersten warmen Sonnenstrahlen aufgethaut wird. Im ganzen Schiff wird es lebendig. Bisher vermummte Gestalten werfen die lästigen Hüllen ab; steifbeinige, gekrümmte Männer recken und dehnen sich und finden die frühere Elasticität wieder, die Takelage wird nicht mehr leer von Menschen. Alles ist Frühjahr, Lust und Leben.

Die Freude über das sonnige Wetter währt aber nicht lange; der Wind flattert zwischen Südost und Nordost hin und her und deutet damit fast untrüglich an, daß auch die Witterung unbeständig bleiben wird. Schon nach zwei Tagen stellt sich denn auch wieder Regen ein, welchen die häufig einsetzenden Böen mitbringen. Der Wind ist indeß trotz alledem für unser Schiff günstig geblieben und bringt es schnell vorwärts.

So werden wir mit der „Najade" voraussichtlich noch heute Nacht die Insel Porto Santo passiren, dann den Curs auf Madeira setzen und dort, vor der Stadt Funchal, im Laufe des morgigen Vormittags eintreffen.

Die Nacht wird wieder einmal unruhig für den Commandanten werden; denn wenn unter Berücksichtigung der in den letzten Tagen

Digitized by Google

beobachteten Meeresſtrömung unſer Curs auch 30 Seemeilen weit an Porto Santo vorbeiführen muß, ſo weit, daß wir das Land bei Nacht nicht werden ſehen können, ſo iſt die Seefahrt doch ſo unberechenbaren Zufälligkeiten unterworfen, daß man nie wiſſen kann, ob die gemachte Rechnung ſich als richtig erweiſen wird.

Die hauptſächlichſten dieſer unberechenbaren Zufälligkeiten finden in dem einen Begriff „Stromverſetzung“ ihren Ausdruck, und um dieſen Begriff verſtehen zu können, müſſen wir uns einen oberflächlichen Einblick in die Art der Ortsbeſtimmung auf See verſchaffen und daher für kurze Zeit den Lauf des Schiffes unterbrechen.

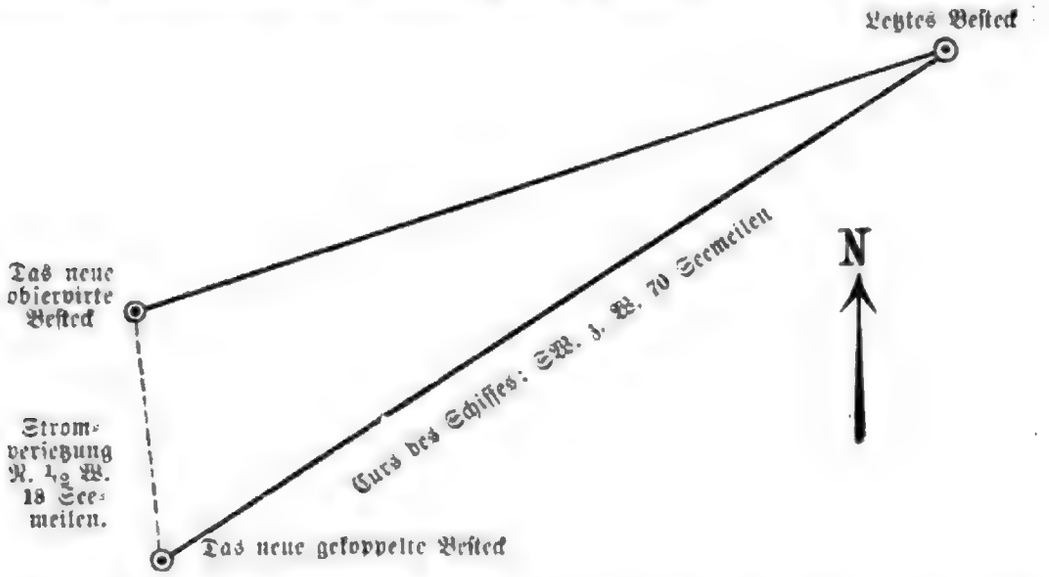
Auf hoher See wird alltäglich für die Zeit mittags 12 Uhr der Standort des Schiffes beſtimmt und das Reſultat in das Schiffstagebuch (gewöhnlich Logbuch genannt) eingetragen. Man hat verſchiedene Arten der Ortsbeſtimmung; hier auf hoher See, wo man weder Land ſieht noch Lothgrund findet, kommen aber nur zwei in Betracht.

In dem einen Fall rechnet man aus der Höhe beſtimmter Geſtirne, vornehmlich aus derjenigen der Sonne, wenn ſie ſichtbar iſt, die geographiſche Länge und Breite des Beobachtungsortes heraus, und dieſe Ortsbeſtimmung iſt ſtets richtig, wenn die Inſtrumente gut ſind und der Beobachter ſeine Sache verſteht; beides Umſtände, welche wol als Regel zu betrachten ſind. Das Reſultat dieſer Rechnungen wird aſtronomiſches oder auch obſervirtes Beſteck genannt.

In dem andern Fall wird aus dem geſteuerten Curs und der zurückgelegten Seemeilenzahl während der letzten 24 Stunden die Veränderung der Länge und Breite herausgerechnet und auf den letzten Schiffsort in Anrechnung gebracht. Die ſo neu gefundene geographiſche Länge und Breite wird das gegißte (von dem engliſchen to guess) oder auch gekoppelte Beſteck genannt, weil das Reſultat durch das Zuſammenkoppeln der verſchiedenen Curſe, welche geſteuert worden ſind, gefunden wird. Dieſes Beſteck kann naturgemäß nur in dem Fall richtig ſein, wenn das Schiff weder durch Meeresſtrömungen aus ſeiner Curslinie herausgetrieben wurde, noch Rechnungsfehler vorliegen, welche durch ſchlechtes Steuern, durch ungenaue Beobachtung der Curslinie und ungenaue Fahrtmeſſung bedingt werden; Annahmen, welche faſt nie zutreffen, weshalb denn auch auf die Richtigkeit dieſes Beſtecks nicht mit Sicherheit gerechnet werden kann.

Da nun, wenn die Bewölkung des Himmels die Gewinnung eines aſtronomiſchen Beſtecks geſtattet, ſtets beide Arten der Ortsbeſtimmung zur Anwendung kommen, ſo erhält man für gewöhnlich einen Unter-

schied, welcher mit dem Namen „Stromversetzung" bezeichnet wird und alle Abweichungen des astronomischen Bestecks von dem gekoppelten in sich schließt. Eigentlich dürfte man mit diesem Namen ja nur diejenige Abweichung bezeichnen, welche durch Meeresströmungen verursacht worden ist; da aber die durch ungenaues Steuern, durch ungenaue Beobachtung von Curs und Fahrt entstehenden Fehler sich nicht nachweisen lassen, weil sie sonst vermieden würden, so müssen sie in den Begriff „Stromversetzung" mit eingeschlossen werden, woraus auch erhellt, daß alle Angaben über die auf hoher See beobachteten Meeresströmungen, welche ja nur von Schiffen herstammen, auch nur einen bedingten wissenschaftlichen Werth haben können.



Mit dieser Erklärung der Stromversetzung ist aber noch nicht nachgewiesen, welch wandelbares Ding sie ist, deshalb müssen wir dieselbe noch eingehender betrachten. Sehen wir von den möglichen Beobachtungsfehlern ab und betrachten wir nur allein die Bewegung in den obern Wasserschichten des Meeres, so finden wir, daß diese eine nie ruhende ist. Der Wind erzeugt nicht nur Wellen, sondern er treibt auch das Wasser selbst etwas vorwärts und verursacht dadurch eine Meeresströmung, welche eine Stärke bis zu 30 Seemeilen in 24 Stunden erreichen kann. Dieselbe ist aber keine gleichmäßige, sie ändert von Stunde zu Stunde, vornehmlich in ihrer Stärke, kann aber auch ebenso leicht die Richtung ändern. Sie ist anfänglich gering und wächst mit der Stärke und Dauer des Windes; sie kann aber trotz Stärke und Dauer des Windes wieder abnehmen, wenn das nach Lee zu aufgestaute Wasser von Gegenwind getroffen wird oder auf eine andere stärkere Strömung stößt und nun wieder zurückgetrieben

Digitized by Google

wird. Eine derartige Rückstauung wird aber, unabhängig von solchen Gegenströmungen, auch eintreten, wenn nur der Wind, welcher die Strömung verursacht hat, nachläßt oder eine andere Richtung annimmt. So kann man nicht einmal in denjenigen Meeresgebieten, wo regelmäßige Strömungen herrschen, wie z. B. in der Zone der Aequatorialströmungen und des Golfstroms sicher mit einer bestimmten Richtung und Stärke der Stromversetzung rechnen, weil die Strömung auch hier abhängig von dem Winde und andern Einflüssen bleibt. Wird der Seefahrer nun auch so oft, wie irgend angängig, die Stromversetzung feststellen, um sie bei dem zu wählenden Curs des Schiffes in Ansatz bringen zu können, und weil er nie weiß, ob die Wolkenbildung am nächsten Tage noch die Aufnahme astronomischer Beobachtungen gestatten wird, so bildet sie, wie vorher ausgeführt, doch keine sichere Zahl in der Rechnung, sondern nur eine solche der Wahrscheinlichkeit oder gar nur eine der Möglichkeit. Häufig aber ist sie schließlich so falsch geworden, daß man besser gethan hätte, gar nicht mit ihr zu rechnen.

Kehren wir nun zur „Najade" zurück, so erfahren wir, daß sie am Mittag des drittletzten Tages für die vorhergegangenen 24 Stunden bei umspringenden leichten Winden eine nordöstliche Stromversetzung von 14 Seemeilen gefunden hatte, daß aber die Rechnung für die folgenden 24 Stunden, wo leichte östliche Winde wehten, keine Versetzung ergab. Von vorgestern bis gestern Mittag wurde die Versetzung bei auffrischenden östlichen Winden: West $9^1/_2$ Seemeilen und von gestern bis heute Mittag: Westsüdwest 27 Seemeilen gefunden. Diese letztere ist für den heutigen Abend als noch bestehend angenommen und die Curslinie so gelegt worden, daß sie 45 Seemeilen östlich von Porto Santo vorbeiführt, sodaß die Insel, wenn die Wind- und Stromverhältnisse so bleiben, wie sie jetzt sind, etwa gegen Mitternacht auf ungefähr 30 Seemeilen Entfernung passirt werden muß.

Man sollte nun meinen, daß bei so klaren und sichern Verhältnissen der Commandant des Schiffes auch die Cursänderung dem Navigations- oder Wachoffizier überlassen kann. Gewiß kann er das, er thut es aber nicht, weil er schon zu häufig für unmöglich gehaltene Versetzungen eines Schiffes erlebt hat. Er wird sein Bett nicht eher aufsuchen können, als bis sicher festgestellt ist, daß Porto Santo wirklich hinter dem Schiffe liegt; denn sollte die Stromrichtung sich im Laufe des heutigen Nachmittags wieder geändert haben und nordwestlich geworden sein, dann können wir weiter zurück sein, als angenommen

Digitized by Google

wurde, und in solchem Fall ist dann auch die Curslinie falsch. Anstatt 30 Seemeilen an der Insel vorbeizuführen, kann sie dann gerade auf dieselbe zulaufen. Es erscheint bei dem starken nordöstlichen Winde, welchen wir haben, eigentlich kaum denkbar, daß der Strom sich so ändern kann, und doch ist es nicht unmöglich.

Um 2 Uhr nachts mußte Porto Santo passirt sein. Von dem in der Karte für diese Zeit festgelegten Standpunkt aus führt der nach Madeira zu nehmende Curs aber gerade auf eine dunkle Wolkenbank, deren mehrere am Horizont stehen und zeitweise von dem zwischen den schnell ziehenden Wolken durchbrechenden Mond hell beschienen werden. Trotzdem das Gewölk auch beim Schein des Mondes nichts anderes zeigt als starken Regen, so werden dem Schiffe doch so kleine Segel wie möglich gegeben, man läßt es nur unter den auf den Rand geführten Marssegeln laufen und bringt es erst nach dieser Vorsichtsmaßregel auf den richtigen Curs.

Der Commandant begibt sich dann nach dem Vorschiff auf die Back, um dem dort stationirten Offizier seine Vermuthung, daß in der Wolkenbank vielleicht die Insel eingehüllt liegt, auszusprechen und ihm besonders scharfen Ausguck zur Pflicht zu machen. Noch während er damit beschäftigt ist, sein Nachtglas zurechtzuschrauben, um von hier aus einen Blick auf das Gewölk zu werfen, ruft der Offizier neben ihm schon: „Felsen dicht voraus!“ und gleichzeitig sieht auch er einen 2—3 m hohen spitzen schwarzen Gegenstand aus dem Wasser hervorragen. So nahe konnte das Land unter keinen Umständen vermuthet werden. Die Insel hat nur in der Nähe ihrer Küste Klippen, das Schiff kann daher nicht weiter als 500 m von ihr entfernt sein, obgleich die sie umhüllende Wolkenbank weitab am fernen Horizont zu liegen scheint.

Wir sehen hier den Commandanten eines Kriegsschiffes plötzlich in eine äußerst ernste Lage versetzt.

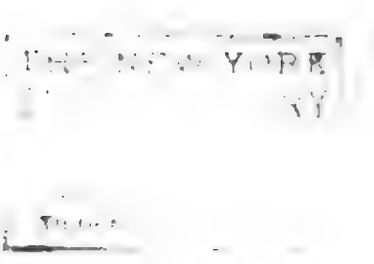
Das Schiff, welches mit der größten Vorsicht navigirt worden ist und noch navigirt wird, läuft mit kleinen Segeln recht vor dem Winde gerade auf eine felsige Küste zu und wird trotz der geringen Fahrt, welche es hat, nach menschlicher Berechnung vollständig verloren sein, wenn es nicht noch gelingt, den Curs zu ändern und so viele Segel beizusetzen, daß man mit Erfolg von der Küste abkreuzen kann. Der Verlust des Schiffes wird allerdings wol nicht den von Menschenleben in sich schließen, weil diese durch eine Strandung unter den zur Zeit vorliegenden Verhältnissen kaum gefährdet werden

Digitized by Google

dürften, da die See nicht so hoch geht, um an der Küste eine wirklich gefährliche Brandung erzeugen zu können. Das Schiff wird also weder gleich zerschellen, noch werden Sturzseen die Menschen und die Boote von demselben herunterspülen. Auch ist die Fahrt des Schiffes wegen der geringen Segelfläche eine so langsame, daß die Masten nicht gleich bei seinem ersten Aufstoßen auf die Felsen über das Deck stürzen werden. Die Besatzung wird daher ziemlich gefahrlos mit den unversehrten Booten das Schiff verlassen und das Land erreichen können.

Der Verlust des Schiffes allein genügt aber, um den Commandanten in die traurigste Lage zu bringen. Das Schiff ist nicht sein Eigenthum, sondern ein ihm anvertrautes, unversichertes Stück Staatseigenthum, welches einen Theil der Wehrkraft des Landes bildet und eine wichtige Aufgabe vor sich hat, deren Hinausschiebung für die Regierung von Folgen sein kann, welche der Commandant weder zu beurtheilen hat, noch zu beurtheilen vermag. Für die Erhaltung des Schiffes hat er seine Ehre verpfändet, und verliert er dasselbe auch unter Umständen, wo der zuständige Richter ihn freisprechen muß, so wird er, wenn nicht jede Rettung durch höhere Gewalt, wie sie z. B. mit einem Orkan auftreten kann, unmöglich gemacht worden ist, sich selbst doch sagen, daß er vielleicht unter Beobachtung anderer Vorsichtsmaßregeln den Verlust hätte vermeiden können. Die gerichtliche Freisprechung genügt daher seinem Gewissen nicht und wird auch seine vorgesetzte Behörde nicht befriedigen, welche ihm wahrscheinlich kein Schiff mehr anvertrauen wird. Mag dieser Grundsatz einem nach dem Gesetz Unschuldigen gegenüber auch hart erscheinen, die höhern dienstlichen Rücksichten rechtfertigen ihn doch immer. Der Commandant eines Kriegsschiffs genügt mit dem einfachen Wissen seiner Stellung nicht, er muß auch die erforderliche Geistesgegenwart und Entschlossenheit besitzen; auch muß er Glück haben, ohne welches er oft mit allen übrigen Eigenschaften nicht durchkommt.

So können wir uns wol in die Stimmung mit hineindenken, in welcher unser Commandant der „Najade" sich befindet, sobald er über die ernste Lage seines Schiffs Gewißheit hat, wie er mit jeder Fiber nur an die Rettung und Erhaltung des ihm anvertrauten Staatsguts denkt. Er weiß, daß er eine felsige Küste von fünf Seemeilen Ausdehnung vor sich hat, weil jeder Commandant, ehe er in die Nähe von Land kommt, dessen Küste für alle Möglichkeiten studirt. Er weiß, daß das Schiff, ehe irgendetwas geschehen kann, sich dem Lande mehr nähert und dies auch noch während der Drehung auf einen andern



Digitized by Google

Curs thut, sodaß er hierfür etwa 200 m in Anschlag bringen kann; während er dafür keinen Maßstab hat, um wieviel dasselbe durch die Meeresströmung auf die Küste getrieben wird, ehe die erforderlichen Segel beigesetzt sind. Er weiß ferner, daß bei der herrschenden Windrichtung der Anker nicht gleich halten wird, daher nur immer als das letzte Mittel zu betrachten ist. Das einzige Heil liegt somit nur in den Segeln. Sollte auch die eine oder die andere Raa oder sollten die oberen Theile der Masten unter übermäßigem Segeldruck brechen, es bleibt keine Wahl, hier heißt es siegen oder alles verlieren; die Anker bleiben immer noch als letzter Versuch zur Verfügung.

Kaum hat der Offizier der Vordeckswache die Meldung „Felsen dicht voraus" ausgestoßen, so hallen über das Schiff auch schon des Commandanten Commandoworte, welche sofort von dem wachhabenden Offizier und der ganzen Wachmannschaft aufgenommen und befolgt werden. Der Ton der Stimme und der Sinn der Befehle sagen einem jeden, daß hier kein Zaudern gilt; das schlafende Schiff ist in einem Augenblick in allen seinen Theilen erwacht. Die Fregatte dreht, dem Ruder gehorchend, gegen den Wind an, welcher jetzt von der Seite kommt, pfeifend durch das Tauwerk jagt und die Segel zum Schlagen bringt. Die Bootsmannspfeifen rufen alle Mann an Deck und die Wache braßt ohne Anleitung der Unteroffiziere, welche ja noch pfeifen, die Raaen an den Wind, damit die Segel wieder ziehen können. Der Commandant ist wieder auf der Commandobrücke und behält selbst noch das Commando; es ist keine Zeit dazu, dem Ersten Offizier erst klar zu machen, was geschehen soll. Verschlafene, nur halb bekleidete Gestalten stürzen aus allen Luken an Deck und die Segellöser in die Takelage. Das Deck erzittert unter den Tritten von über 200 Menschen, welche die Marssegel heißen und wissen, daß es gilt, alle Kräfte einzusetzen, denn der Commandant ruft nicht ohne Grund in der Nacht die ganze Mannschaft an Deck, und daß er selbst commandirt, läßt keinen Zweifel über das Vorhandensein ernster Gefahr.

Rauschend und schlagend fällt das weitgeblähte Tuch der Untersegel nach unten, wird dort gefesselt und muß auch seine Schuldigkeit thun. Von den Bramraaen kommt der Ruf, daß auch diese Segel klar zum Setzen sind, und wenige Augenblicke später stehen sie ebenfalls. Alle Segel, welche das Schiff unter den obwaltenden Windverhältnissen überhaupt tragen kann, sind beigesetzt. Kaum zehn Minuten sind verflossen und bis zu 17° übergeneigt jagt das unter dem Segeldruck erzitternde Schiff schäumend gegen Wind und Wellen an. Es ist

Digitized by Google

gerettet. Eine halbe Stunde ſpäter bricht aus dem verrätheriſchen Gewölk die von dem Mond beſchienene Südküſte von Porto Santo hervor, wir ſehen die äußeren Umriſſe der Inſel und das Schiff geht auf ſeinen Curs zurück. Die Segel, welche das Schiff vorher kaum zu tragen vermochte, ſind jetzt nach der Cursänderung, wo das Schiff vor dem Wind wegläuft, nicht einmal ausreichend; die Oberbram- und Leeſegel müſſen noch mit hinzu, doch kann die Arbeit die Wache allein verrichten. Die Freiwache wird daher wieder zur Koje geſchickt, und der Commandant kann jetzt auch ſein Bett aufſuchen. So hatte das Schiff alſo richtig in den letzten 14 Stunden eine ſtarke nordweſtliche Verſetzung, zu welcher allerdings ſchlechtes Steuern noch unerfahrener Matroſen mit beigetragen haben muß, weil der Strom allein es nicht ſo weit aus dem Curs herausgebracht haben konnte.

Gegen 6 Uhr morgens wird Land gemeldet. Vor uns, etwas zu unſerer Rechten, hebt ſich hohes Bergland als eine tiefdunkle Maſſe von dem dunklen Himmel ab. Es iſt Madeira.

Um 7 Uhr treten mit Vorſchreiten der Tageshelle die Linien des Landes, welchem wir uns bei dem friſchen Wind ſchnell nähern, ſchärfer hervor und eigenthümliche Gefühle durchziehen die Menſchen bei dem Anblick dieſes mächtigen himmelanſtrebenden Berglandes, obgleich die vor ihnen liegende Nordſeite von Madeira nur wenig Anziehendes bietet, da ſie, in der Regel in Wolken eingehüllt, einen unwirthlichen Eindruck macht. Die vor den meiſt nördlichen Winden herfliehenden Wolken fangen ſich an dieſer Seite der 1850 m hohen Inſel, lagern ſich auf das Land, überziehen es faſt bis zum Meeresſpiegel mit einer grauen Dunſtdecke, welche ſowol den Sonnenſtrahlen wie dem menſchlichen Auge das Eindringen verwehrt. So iſt auch die Temperatur hier während des größten Theils des Jahres eine verhältnißmäßig niedrige, und tropiſche Pflanzen findet man hier nicht.

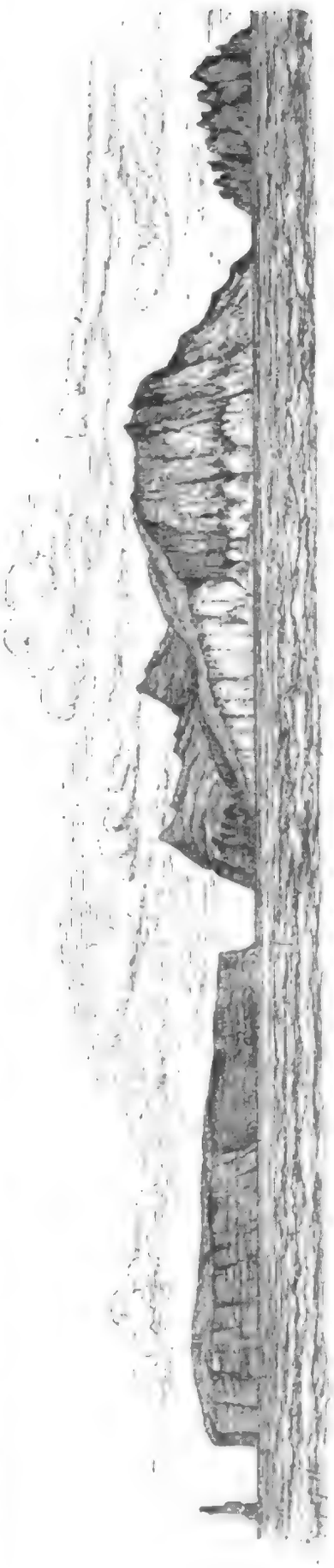
Auch die zu unſerer Linken, zehn Seemeilen ſüdöſtlich von Madeira abliegenden Deſertas-Inſeln werden ſichtbar. Von den erſten Sonnenſtrahlen goldig überhaucht, ſtehen ſie wie weltvergeſſen in dem weiten Meer. Theils tafelförmige, theils ſcharfgeſchnittene, nackte Felſenmaſſen, ohne Pflanzenwuchs und braunroth von Farbe ragen ſie, die erſtern etwa 170 m, die letzteren 500 m hoch, weithin leuchtend, aus der tiefblauen Waſſerfläche hervor und bringen dem fremden Segler den erſten Gruß aus den Tropen. Seltſam hebt ſich der an ihrer Nordſpitze liegende 50 m hohe Segelfels, welcher aus der Entfernung für ein großes Segelſchiff gehalten werden kann und dieſer Aehnlichkeit

seinen Namen verdankt, von den übrigen Gebilden ab. Andächtig schauen die Menschen auf dieses wunderbare, durch seine großartige Einfachheit und weltentrückte Einsamkeit erhebende Bild, welches die goldige Pforte zu dem schönen Inselland zu sein scheint, das mit seiner uns zugekehrten, von den Sonnenstrahlen noch nicht berührten Seite noch in tiefer Dämmerung schlummert.[1]

Doch Zeit und Tageshelle schreiten schnell vorwärts, und ebenso unser Schiff. Es ist 8 Uhr, und die „Najade" befindet sich schon ganz nahe an dem östlichsten, San Lorenzo genannten Cap von Madeira, wo sie mit dem dort auf einsamer Klippenwand stehenden Feuerthurm Signale wechselt und auf Befragen ihren Namen nennt, damit derselbe nach Funchal telegraphirt werden kann und so der deutsche Consul befähigt wird, das Schiff erwarten zu können.

Wir passiren das Cap und werden wie durch Zauberschlag in eine andere Welt versetzt. Ein warmer, weicher, tropischer Hauch umfängt uns, gesättigt mit Blumen-, Waldes- und jenem unbestimmbaren Salzwasserduft, welcher ebensowol einen belebenden wie erschlaffenden, im ganzen einen wunderbaren Nervenreiz ausübt.

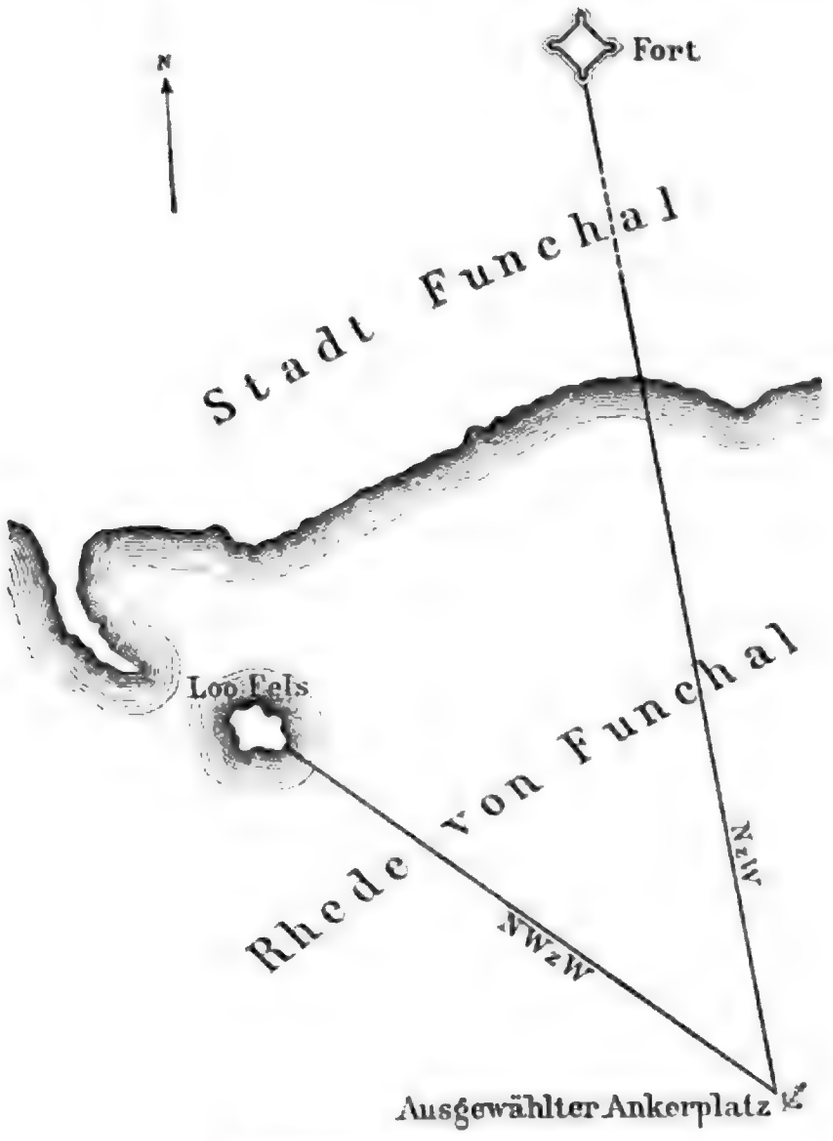
Das Meer erstrahlt in einer Farbe von so köstlichem, wunderbar blauem Ton, wie sie weder beschrieben noch durch den Pinsel des Malers wiedergegeben werden kann. Einer, unser berühmter Hildebrand, hat es zwar in seinem in der danziger Galerie befindlichen Bild „Unter dem Aequator", welches man spöttisch „Das blaue Wunder" genannt hat, versucht und hat meiner Ansicht nach die Farbe an sich



Ansicht der Desertas-Inseln.

auch durchaus naturgetreu getroffen, auf dem Bild wirkt ſie aber falſch. Das Blau des Meeres kann hier ebenſo wenig in ſeinem richtigen Ton wiedergegeben werden wie das Grün des Laubes auf einem Landſchaftsbild.

Das bis zu ſeinen Gipfeln mit Baum und Strauch über-



Beſtimmung des Ankerplatzes.

wucherte, von der heißen Sonne beſchienene Land zeigt ein üppiges Tropenbild.

Mit allen Segeln läuft die Fregatte vor dem Wind an der wunderherrlichen Küſte des ſchönen Inſellandes entlang, und ihr Commandant ſucht ſich währenddeſſen auf der Karte einen Platz aus, auf welchen er das Schiff hinbringen will: er zeichnet die Kompaßrichtungen auf, in welchen von dieſem Platz aus gewiſſe Objecte am Lande, der Loo-Felſen und ein Fort innerhalb der

Stadt, peilen[1], damit er den Platz mit Hülfe des Kompasses leicht finden kann.

Größere und kleinere Felsen von schwärzlicher Farbe, welche an einzelnen Stellen kleine Buchten für Boote bilden, treten aus dem Land heraus in die See vor und hemmen den Lauf der Wogen, welche, plötzlich aufgehalten, zur Brandung werden und den Fuß der Insel mit einem weißen Schaumgürtel umsäumen. Es ist so warm, daß die Menschen zum Wechseln ihres Anzugs die Ankunft in Funchal nicht abwarten mögen; um 8 Uhr waren sie noch in Herbstkleidern, um 9 Uhr sind sie schon sommerlich leicht gekleidet.

Fortwährend wechselt das an uns vorüberziehende Bild. Häuser liegen verstreut auf den Abhängen, werden immer häufiger, und gegen 10 Uhr haben wir den vollen Blick auf Funchal, welches von dem Meeresstrand an in einer beträchtlichen Breite terrassenförmig bis zu 700 m Höhe aufsteigt. Unten in der Mitte sehen wir die Geschäftsstadt, mit dem in die See vorspringenden schwarzen Loo-Felsen, welcher ein kleines Fort trägt, das früher vielleicht Bedeutung hatte, jetzt aber werthlos ist. Nach beiden Seiten schließen sich von Europäern bewohnte Landhäuser an, auf der westlichen Seite auch eine schöne Promenade mit gutem Fahr- und Reitweg. Ueber der eigentlichen Stadt liegen ebenfalls noch Wohnungen von Europäern und darüber, aus dichtem Laub hervorlugend, die Landhäuser für den Sommeraufenthalt, welche sich am höchsten Punkte der Ansiedelung, 700 m über dem Meere, um eine hübsche kleine Kirche gruppiren.

Die Verbindung zwischen den einzelnen Terrassen wird durch Treppen und steile Straßen hergestellt, welche von den Europäern bergauf nur zu Pferde oder in Sänften, bergab auch in Handschlitten benutzt werden.

Zwischen den durchschnittlich kleinen, sauber angestrichenen weißen, blauen, grünen und rosafarbenen Häusern ragen große massige Gebäude, die Kirchen und Klöster, hervor; graue Steinbrücken führen über tiefe Felsschluchten; in den Fels gehauene, halsbrecherische Wege laufen an tiefen Abgründen entlang nach den Berggipfeln und den weniger bewohnten Höhen. Alles andere ist ausgefüllt mit Gärten und Laub in allen Schattirungen des Grün, vom hellgelblichen bis

[1] „Peilen" nennt man diejenige Thätigkeit, mit welcher man die Himmelsrichtung, in welcher sich ein anderer Gegenstand zum Schiffe befindet, durch den Kompaß feststellt.

zum faſt ſchwarzen, und über dem Ganzen ſchwebt wie ein ſchützender Schirm eine um die Berggipfel gelagerte große Wolkenbank.

Vor der Stadt liegen Schiffe, zwiſchen denen auch unſere Fregatte ihren Ankerplatz finden ſoll. Bald wird ſie den größern Theil ihrer Segel bergen und ſich nur langſam dem Land nähern; denn es iſt ein allgemeines Gebot der Vorſicht, einem jeden Ankerplatz, wo man ſich erſt während des Anlaufens eine geeignete freie Stelle zwiſchen den dort bereits liegenden Schiffen ausſuchen kann, mit nur langſamer Fahrt zuzuſteuern; vor Funchal aber wird doppelte Vorſicht zur Pflicht, weil hier, wie an der ganzen Küſte Madeiras, nur in der nächſten Nähe des Landes, nur auf einem ſich etwa bis zu 700 m von dem Strand aus erſtreckenden Gürtel, Ankergrund gefunden wird. Der Anker muß daher ſofort fallen, ſobald das Loth die geſuchte Tiefe angibt, und das Schiff darf in demſelben Augenblick nur eine geringe Fahrt haben, weil ſonſt die Kette brechen und das Schiff dann, ehe der zweite Anker fallen kann, auf ein anderes Schiff oder aber bei dem heute herrſchenden öſtlichen Wind auf den Strand getrieben werden könnte. Aber hier findet man auch in der nächſten Nähe des Landes noch ſo große Waſſertiefen (40—50 m), daß man für das ſo einfach erſcheinende Hinunterwerfen des Ankers ganz beſondere Vorſichtsmaßregeln anwenden muß. Auch kann man nicht einmal die Dienſte eines Lootſen in Anſpruch nehmen, weil deſſen Ortskenntniß hier von keinerlei Nutzen iſt und nur ſeemänniſche Kunſt das Richtige zu treffen weiß. Wollen wir indeß das vorſtehend Geſagte verſtehen, wollen wir die Eigenthümlichkeiten und Schwierigkeiten eines ſolchen Ankermanövers kennen lernen, dann müſſen wir vorläufig noch bei dem Schiff ſelbſt bleiben und für kurze Zeit Seemannskunſt treiben.

Eigentlich ſollte man meinen, daß ein Schiff überall da, wo die Waſſertiefe die vorhandene Länge der Ankerkette nicht überſchreitet und wo es Schutz gegen Wind und Seegang findet, ankern kann; dies iſt aber nicht der Fall. Zunächſt ſpricht ſchon der Umſtand dagegen, daß man, um dem Anker für gewöhnliche Verhältniſſe die Möglichkeit zu geben, das Schiff halten zu können, dreimal ſoviel Kette aus dem Schiff laufen laſſen muß, als das Waſſer tief iſt, wodurch die mögliche Waſſertiefe zum Ankern ſchon auf ein Drittheil der Kettenlänge beſchränkt werden würde. Immerhin würde aber dem Schiff in der Wahl der Ankergründe noch ein weiter Spielraum bleiben, weil z. B. jedes Kriegsſchiff in der Regel 4 Ankerketten zu 185 m Länge mit ſich führt, die im Bedarfsfalle leicht zu einer einzigen vereinigt

werden können und bei besondern Gelegenheiten auch vereinigt werden. Ein solches Schiff könnte also, wenn nur die Kettenlänge maßgebend wäre, mit 740 m Kette auf 250 m Tiefe ankern. Doch machen dies die großen Gewichte, mit denen man seit der allgemeinen Einführung der eisernen Ankerketten zu rechnen hat, unmöglich; wie auch die etwaige Verwendung von Hanfankertauen auf so große Tiefen durch andere besondere technische Schwierigkeiten ausgeschlossen ist, welche wir aber nicht in unsere Betrachtung mit einschließen wollen, da jene doch für immer der Vergangenheit angehören. Diese Gewichte nun beschränken die Wassertiefe, auf welcher man mit noch einiger Sicherheit ankern kann, auf 50—60 m. Denn wenn sie auch je nach der Größe des Schiffs verschieden sind, so richten sich nach der Stärke und dem Gewicht der Ketten und Anker doch auch ihre Befestigungs- und Hebevorrichtungen, welche der Größe des Schiffes entsprechen müssen und demnach auf einem kleinen auch nur kleine Lasten bewältigen können; sie müssen, sollen die Schiffe ihrem Zweck dienen können, ebenso wie dessen andere Theile dem Rumpf proportional sein, wie etwa die Organe der verschieden großen Lebewesen ein und derselben Art. Eine Hauskatze kann nicht die Tatze eines Tigers haben.

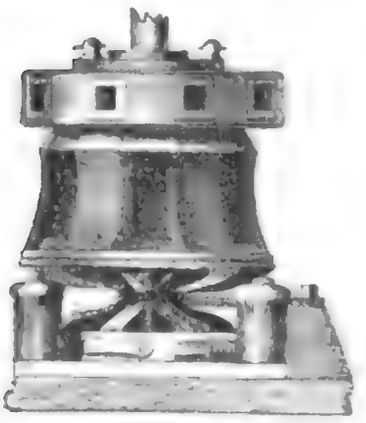
Betrachten wir nun diese Gewichte näher, so finden wir, daß auf einer Kreuzerfregatte je 25 m Kette 1244 kg wiegen, demnach 60 m ein Gewicht von 2984 kg darstellen. Die Vorrichtungen zum Festhalten der Kette haben aber nicht nur das Gewicht einer schlaff herunterhängenden Länge von — sagen wir — 60 m zu tragen, sondern müssen auch die mit großer, dauernd zunehmender Geschwindigkeit und wachsender fürchterlicher Gewalt aus dem Schiff stürzende Kette, deren Kraftäußerung sich ja nach dem Fallgesetz mit der Größe der Wassertiefe vervielfältigt, aufstoppen können, sodaß also schon für das einfache Fallenlassen des Ankers mit einer äußersten Grenze der Wassertiefe gerechnet werden muß. Außer den Vorrichtungen zum Festhalten der Kette ist aber auch diejenige zum Heben des Ankers zu berücksichtigen. Dieselbe hat, wenn wir von Wind und Strömung absehen und nur ganz ruhiges Wasser und Windstille annehmen, nicht nur die je 60 m Kette und schließlich neben diesem Gewicht von 2984 kg auch noch das des Ankers mit 3500 kg zu heben, sondern sie hat auch noch diejenigen Gewichte zu überwinden, welche in der Form von Kraftäußerung erforderlich sind, um den Anker aus dem Grund herauszubrechen. Diese wachsen zuweilen zu einer so außerordentlichen Höhe an, daß die Kette oder der Anker bricht, wenn der Widerstand größer ist als die Festig-

Digitized by Google

keit des Eisens. So beschränkt auch diese Einrichtung, sogar bei ganz normalen Verhältnissen, die Grenze des möglichen Ankergrundes.

Hier wollen wir uns auch gleich eine oberflächliche Kenntniß von den für das Ankern und das Lichten des Ankers erforderlichen Einrichtungen verschaffen. Dieselben bestehen in der Hauptsache aus den folgenden: der Fallvorrichtung für den Anker; dem Ankerspill, auch Gangspill genannt; der Beting und den Stoppervorrichtungen.

Die Fallvorrichtung ist ein bei dem Ankerlagerplatz angebrachtes Hebelwerk, welches ermöglicht, daß die kleinen Ketten, welche den Anker an der Außenwand des Schiffes tragen, durch einen Druck mit einem kleinen Hebel (sogenannten Schlüssel) gleichzeitig gelöst werden, sodaß der Anker in der wagerechten Lage, in welcher er befestigt ist, und ohne die Möglichkeit, an die Schiffswand anstoßen zu können, in das Wasser fällt.



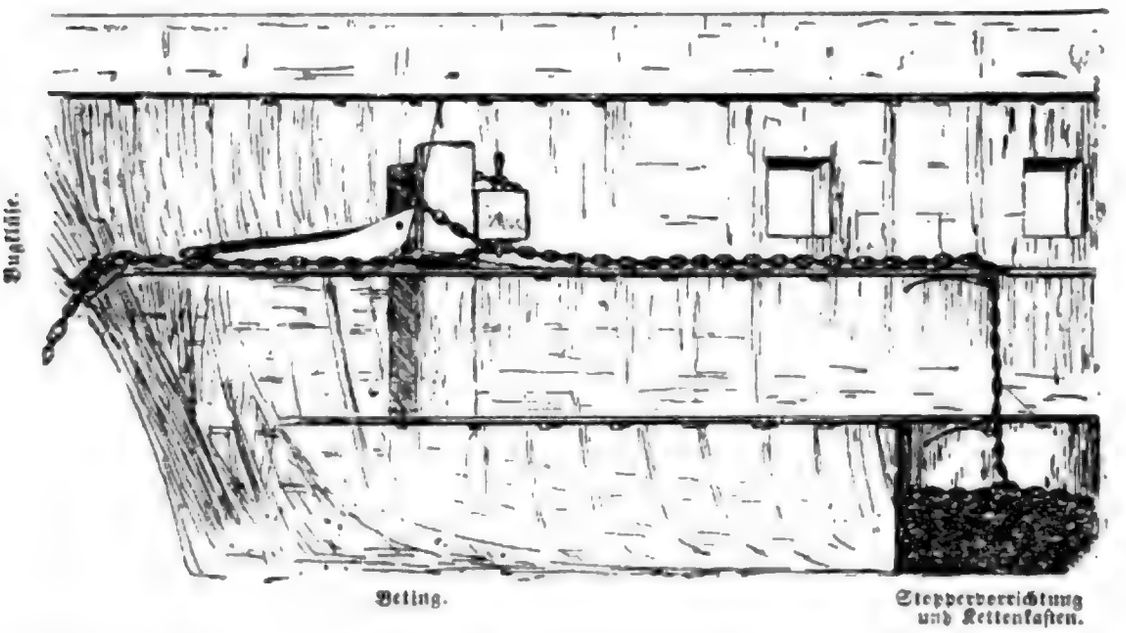
Ankerspill.

Das Ankerspill ist eine senkrecht angeordnete Ankerwinde mit zwei Einrichtungen, um die Kette in das Schiff zu ziehen. Die für den gewöhnlichen Gebrauch bestimmte besteht aus einem eisernen Gußstück, das sich an dem untern Ende des Spills befindet und mit einer eingekerbten Trommel verglichen werden kann. In der Kerbe sind an der obern und untern Fläche, genau übereinander, strahlenförmig laufende Rippen angebracht, die so weit auseinanderstehen, daß immer je ein Kettenglied zwischen zwei von ihnen gerade Platz findet. Wird nun das Spill gedreht, dann halten die Rippen das Kettenglied fest und winden so die Kette ein. Ueber diesem Gußstück befindet sich eine größere aufrecht stehende Walze mit etwas nach innen geschweiften Seitenwänden, welche zur Verwendung kommt, wenn die erstgenannte Einrichtung unbrauchbar geworden sein sollte. Mit dieser kann man die Kette aber nicht direct einwinden, sondern man muß ein starkes Tau zu Hülfe nehmen, welches von dem Bug des Schiffes aus an der Kette entlang nach hinten bis zum Spill laufend, mit mehrern Windungen (eine jede derartige Windung eines Taues wird „Bucht" genannt) um die Walze gelegt wird, um so die erforderliche Reibung zu erhalten. Durch die Drehung des Spills wird dann das Tau nach hinten gezogen und gleichzeitig auch die Kette, welche an das Tau angebunden worden ist, mit eingewunden. Diese Walze wird auch dazu benutzt, Taue allein einzuwinden, wenn man mit solchen das Schiff nach einem

Digitized by Google

andern Platz holen will, ohne seine Dampf- oder Segelkraft zu Hülfe zu nehmen. Das Ankerspill wird durch Menschenkraft gedreht, auf den Panzerschiffen auch durch eine besondere kleine Dampfmaschine.

Die Beting dient dem Zweck, der Ankerkette in dem Schiff Reibung zu verschaffen. Dieselbe ist nothwendig, um den Fall des Ankers, welcher sonst ein zu gewaltsamer sein würde, etwas zu hemmen, und ferner, um die riesige Kraft, welche sich in dem Augenblick auf das Schiff überträgt, wo die Kette in demselben mit Absicht festgehalten wird, theilweise von der empfindlichern Stoppervorrichtung abzulenken und auf die starke Beting zu übertragen. Diese ist ein mit einem eisernen Querbalken versehener, aufrecht stehender und mit dicken Eisen-



platten belegter Holzbalken, um welchen die Kette mit einer Bucht so herumgelegt wird, daß ihr hinteres Ende über, ihr vorderes unter dem Querbalken liegt. Die an jeder Schiffsseite eingebauten Betings für die Hauptanker sind indeß an Stelle des eisernen Querbalkens mit einem einzigen schweren hölzernen Kreuzbalken, der die Stärke der Hauptbalken hat, miteinander fest verbunden, und die Befestigung des ganzen Gerüstes, dessen Balken auf der „Najade" z. B. einen Querschnitt von über 70 cm Durchmesser haben, im Schiff ist eine so starke, daß eher Ketten und alles übrige brechen, als daß es selbst sich auch nur merkbar lockern kann.

Der Stoppervorrichtungen gibt es mehrere, doch genügt für unsern Zweck die Beschreibung der einen hauptsächlichen, welche über dem Kettenkasten, dem Raum, wo die Kette in dem Schiff lagert, angebracht

Digitized by Google

ist. Die Kette läuft aus dem Kettenkasten nach oben durch eine im Deck angebrachte Klüse und dann auf dem Deck nach vorn zur Beting und von dieser durch die im Bug befindliche Klüse zu dem Anker. Unter der Decksklüse nun befindet sich ein schwerer eiserner Hebelarm, welcher durch Flaschenzüge (der Seemann sagt „Talje" und nennt die Flasche „Block") bewegt werden kann, sodaß er, wenn die Kette gestoppt werden soll, diese mit Gewalt gegen die Klüsenwand preßt und sie so festkneift.

Klüse ist ein in die Schiffswand oder in ein Deck eingebautes starkes eisernes Rohr von so großem lichten Durchmesser, daß vier Ketten von der dem Schiff angepaßten Stärke gleichzeitig durch dasselbe laufen können. Der große Durchmesser ist für bestimmte, mit der Kette zuweilen vorzunehmende Arbeiten erforderlich.

Hier mag der Vollständigkeit halber auch noch die Erklärung einiger technischer Ausdrücke Platz finden.

„Steif kommen" ist der seemännische Ausdruck für das allmähliche straffe Anspannen einer Kette oder eines Taues durch irgendeine Bewegung des Schiffsrumpfes; „steif holen" sagt man, wenn Kette oder Tau absichtlich durch Menschenkräfte straff angespannt werden. Die Kette kommt also steif, wenn das Schiff durch Wind, Strom oder Maschinenkraft in Bewegung kommt, und die Kette dabei allmählich straff gespannt wird. Wird die Kette aber nicht straff gespannt, sondern nur etwas von dem Meeresgrund gehoben, dann „holt das Schiff die Kette durch"; „Steif kommen" und „Durchholen" weisen daher einen feinen Unterschied auf.

„Lose kommen" ist der Gegensatz von steif kommen. Man sagt, „die Kette kommt lose".

„Kette stecken" ist der Ausdruck dafür, wenn man die Kette aus dem Schiff laufen läßt; „Kette einhieven", wenn man sie mit dem Ankerspill in das Schiff windet.

Kehren wir nun zu dem Schiffe zurück, dann finden wir, daß schon am gestrigen Nachmittag, lange, ehe das Insichtkommen von Land erwartet werden konnte, die starken Zurrungen, welche die Anker auf offenem Meere gegen das Weggeschlagenwerden durch die See schützen, von diesen abgenommen und sie zum sofortigen Gebrauch bereit gemacht wurden. Heute Morgen wurden dann die Ankerketten für die Wassertiefe auf der Rhede von Funchal vorbereitet. Hierzu gehören ganz besondere Vorsichtsmaßregeln, weil man bei einer Tiefe von 50 bis 60 m den Anker nicht einfach so fallen lassen kann, da

Digitized by Google

die Reibung, welche durch das Umlegen der Kette um die Beting erzielt wird, hier nicht genügt. Würde man den Anker ohne besonders Vorsichtsmaßregeln fallen lassen, dann würde man sich dreierlei Gefahren aussetzen:

1) Der Anker kann, wenn er mit zu großer Geschwindigkeit fällt, unten auf dem harten Sandgrund in Stücke brechen;

2) die Kette kann, wenn sie mit zu großer Gewalt aus dem Schiff läuft, die Stoppervorrichtungen zertrümmern, und würde dann ganz verloren gehen, weil nach ihrem gänzlichen Auslaufen die Befestigung des letzten Kettenendes im Schiff oder aber die Kette selbst brechen würde;

3) die Kette wird voraussichtlich außerhalb des Schiffes brechen, wenn die Stoppervorrichtung beim Schließen des Hebels den Stoß aushält und die Kette innerhalb des Schiffes festgehalten wird.

Anordnung der Ankerkette auf dem Deck.

So muß man die Beschleunigung des Falles des Ankers zu hindern suchen, was man dadurch erreichen kann, daß man die Kette während der Zeit, wo der Anker fällt, gewisse Hindernisse überwinden läßt. Hierzu werden einige Meter mehr Kette, als das Wasser tief ist, vor die eigentliche Stoppervorrichtung geholt, in engen Schlangenlinien ordentlich auf das Deck hingelegt und von 5 zu 5 m mit dicken Tauenden an im Deck befindlichen, schweren eisernen Bolzen befestigt. Die Stoppervorrichtung bleibt vorerst geschlossen. Sobald dann der Anker gefallen ist, hat er die einzelnen Taubefestigungen nacheinander zu zerreißen, was seinen Fall so sehr hemmt, daß zunächst jede Gefahr für Anker, Kette und Stopper beseitigt wird. Ist der Anker aber auf dem Grunde angelangt und die vorbereitete Kette außerhalb des Schiffes, dann wird auf Befehl eines ältern Offiziers schnell der Stopper geöffnet und wieder geschlossen, sobald weitere 5 bis 10 m ausgelaufen sind, und dieses Manöver so oft wiederholt, bis die befohlene Kettenlänge außerhalb des Schiffes ist.

Wir sind nur noch wenige Seemeilen von Funchal entfernt. Die Mannschaft steht in Manöveraufstellung bereit; die Handlothe sind besetzt, der Commandant, Erste Offizier und Navigationsoffizier befinden sich auf der Commandobrücke. Der letztere steht am Kompaß und behält die Landobjecte im Auge, um gleich Meldung machen zu können,

sobald das eine in die gesuchte Richtung zum Schiff kommt, damit dieses dann den Curs dieser Linie aufnimmt. Der Erste Offizier wartet auf die Befehle des Commandanten, welche er in Form von Commandoworten zur Ausführung des befohlenen Manövers an die Besatzung weiter gibt; er ist in diesem Fall gewissermaßen nur des Commandanten Sprachrohr, da dieser nicht gleichzeitig das Schiff auf den Ankerplatz zwischen andere Schiffe führen und die Detailausführung der Segelmanöver überwachen kann.

Die Leesegel, Bram- und Oberbramsegel werden weggenommen: drei Commandos folgen kurz hintereinander, und in Zeit von einer Minute sind die Leesegel wie ein Nichts innerhalb des Schiffes verschwunden, die Bram- und Oberbramsegel flattern noch etwas im Wind und sind dann auch aufgerollt an ihren Raaen befestigt. Die Fregatte dreht gegen den Wind an und läuft nun in einem großen Bogen auf die Stadt zu, denn man kann hier nicht einfach vor dem Wind auf den Ankerplatz steuern, weil das Schiff sonst in dem Augenblick des Ankerns zu viel Fahrt haben würde und auch auf dem Ankergrund kein Platz zum Drehen ist. So muß es vorher einen Bogen machen und mit halbem Wind in eine der früher genannten Peilungslinien hineinlaufen, damit man, sobald das Schiff den Kreuzungspunkt beider Linien erreicht oder annähernd erreicht hat, die Segel wegnehmen, seine Fahrt hemmen und dann den Anker fallen lassen kann.

Näher dem Land werden auch die Untersegel gegeit, aber noch nicht festgemacht, weil das Schiff sie möglicherweise noch gebrauchen muß. Nur unter Marssegeln, Klüver und Besahn nähert sich die „Najade" den andern Schiffen. Der Platz ist erreicht, die Leute am Loth rufen die gesuchte Tiefe aus, der Befehl zum Bergen der Marssegel und des Klüvers schallt über das Schiff, die Segel verschwinden in wenig Augenblicken und der stolze Bau schießt[1] unter dem Druck des Ruders und dem des Besahns langsam in den Wind. Die Fahrt wird geringer, der jetzt von vorn kommende Wind bringt das Schiff zum Stillstand und dann zu langsamem Rückwärtsgang — der Augenblick, wo der Anker fallen muß, ist gekommen. Wollte man diesen früher werfen, dann würde die Kette auf den Anker selbst fallen, wahrscheinlich hinter dessen obern Pflug haken und verhindern, daß der untere sich in den Meeresgrund eingraben kann. Dem Commandoruf: „Fallen Anker!" folgt ein schwerer Fall in das hochaufspritzende

[1] Technischer Ausdruck für das Drehen in den Wind ohne Segel.

Digitized by Google

Waſſer, und wir eilen nun ſchnell in die Batterie zur Kette und zum Stopper, halten uns aber weit ab von der erſtern, da jeder Schlag von ihr einen Beinbruch bedeuten würde. Mit hohen Sprüngen und wuchtigen Schlägen auf das hier aus eichenen Planken beſtehende Deck, welche dem jedesmaligen Reißen einer Tauzurrung folgen, raſſelt die Kette auf ihrer freien Bahn durch die Klüſe aus dem Schiff heraus. Das letzte Tau iſt zerriſſen, der Offizier gibt den Befehl zum Oeffnen des Stoppers und zwei Unteroffiziere begleiten dieſen mit ſchrillen Pfiffen der Bootsmannspfeife, weil der Lärm die menſchliche Stimme ſchon erſtickt. Jetzt kommt erſt Leben in die eiſerne Schlange. Das Unthier jagt, eine rothe Roſtwolke um ſich verbreitend, aus dem Kettenkaſten heraus, der Offizier winkt heftig mit den Armen, um den Befehl zum Wiederſchließen des Stoppers zu unterſtützen, und der aus dem nächſtgelegenen nach unten führenden Luk hervorſtehende Kopf eines jungen Offiziers, welcher den Befehl am Stopper führt und vorſorglich ſeine Augen mit zu Hülfe nimmt, weil er aus Erfahrung weiß, daß man bei dem Lärm nicht hören, ſondern nur ſehen kann, verſchwindet nach unten, wo nun das Schließen des Stoppers verſucht wird. Zwanzig Mann ziehen hier mit Aufgebot all ihrer Kräfte an doppelten Flaſchenzügen, um den ſchweren eiſernen Hebel des Stoppers zu ſchließen, und nur mit Mühe gelingt es ihnen, nachdem etwa 20, anſtatt 5 bis 10 m ausgelaufen ſind. Der Stopper hat gefaßt und das ganze Deck mit den ſtarken Balken, welche es tragen, und den ſchweren Geſchützen, die auf ihm ſtehen, hebt ſich an dieſer Stelle etwa 20 cm hoch, dann ſenkt es ſich wieder, und die Kette, deren eiſerne Glieder auch etwas elaſtiſch ſind, ſchlägt infolge des Rückſchlags, auf eine Länge von vielleicht 20 m, ein- oder zweimal mit furchtbarer Gewalt, daß es durch das ganze Schiff dröhnt, auf das Deck, als ob ſie dieſes zertrümmern wolle. Sind in dieſer Weiſe 150 m Kette ausgeſteckt, dann wird dieſe an mehrern Tauen von 15 cm Durchmeſſer, den ſogenannten Tauſtoppern, befeſtigt, worauf der Stopper wieder vorübergehend geöffnet wird, damit der Zug der Kette von dieſem auf die elaſtiſchen Tauſtopper übertragen wird und nur auf dieſen ruht. Iſt dies erreicht, dann wird der eiſerne Stopper als Reſervebefeſtigung wieder geſchloſſen. Dieſe elaſtiſchen Stopper ſind erforderlich, um das heftige Einrucken, welches durch den Seegang hervorgebracht wird, zu mildern, da Schmiedeeiſen ja durch derartige Erſchütterungen ſeine Textur verändert, brüchig und daher unbrauchbar wird.

Sobald das Schiff ſicher vor ſeinem Anker liegt, werden die

Digitized by Google

Mars- und Untersegel festgemacht. Auf jeden der beiden vordern Masten entern dazu auf Commando etwa 130 Mann, auf den hintersten 30 Mann und legen gleichzeitig, wie im Paradeschritt, auf die Raaen aus. Das herunterhängende Segeltuch verschwindet unter ihren Händen, sie legen wieder gleichzeitig ein, entern nieder und nun begrüßt die Fregatte mit ihren ehernen Schlünden die Regierung des fremden Landes, dessen Gastfreundschaft sie genießen will. Die sich mit dem ersten Schuß gleichzeitig an der Spitze des vordersten Mastes entfaltende Flagge, welcher der blitzende und donnernde Gruß gilt, zeigt die portugiesischen Farben. Blitz und Knall folgen. Als ein lange anhaltender, rollender Donner werden die gefeuerten 21 Schuß von dem vielfachen Echo der vor uns liegenden hohen Bergwand zurückgeworfen, und diese großartige Schallwirkung pflanzt sich in der Erwiderung unsers Saluts fort, welche vom Lande aus gleich erfolgt, sobald der 21. Schuß bei uns gefallen ist.

Das Schiff hat sein über das ganze Deck reichendes Sonnenzelt ausgespannt, die Boote schwimmen an der Seite im Wasser, und wir sehen die „Najade" nun erst eigentlich zu Anker, da das Manöver auf einem Kriegsschiff erst nach Erledigung dieses Beiwerkes als beendet gilt. Wir sehen sie nun aber auch gleich mitten in dem bekannten geräuschvollen Treiben der Bumboote, welche mit Früchten, Federblumen, Waschfrauen und kleinen braunen Jungen beladen, das Schiff umschwärmen und es mit Sturm zu nehmen suchen. Doch die in weiser Voraussicht zurechtgelegten Spritzenschläuche thun ihre Schuldigkeit; ein ab und zu zwischen die Boote geschickter kräftiger Wasserstrahl hält sie in gewünschter Entfernung, denn dies ist das einzige, allgemein bekannte Mittel, um die zudringlichen, aber sonst harmlosen Madeirenser von dem Entern des Schiffes abzuhalten. Es ist ein Bild, welches nie seine Wirkung verfehlt, so oft man es auch gesehen haben mag: das große Schiff, sich langsam hin- und herwiegend auf der herrlichen blauen Flut; in den buntesten Farben schillernde Boote mit ihren hohen Steven, an welchen beim Auflaufen auf den Strand die Leute das Boot anfassen, um es aus der Brandung heraus auf das Trockene zu ziehen; unruhige, schreiende, leicht bekleidete braune Männer und kleine, nur in einem kurzen Hemdchen steckende Jungen, welche mit ihren feinen Stimmen den Lärm noch verstärken; steif dasitzende Waschfrauen in gestärkten, bauschig weit abstehenden weißen Kleidern und einem Bündel Papier in den Händen, welches die auf nahezu ein Jahrhundert zurückgehenden Bescheinigungen enthält, daß die Waschfrau So und So

Digitized by Google

für dies und jenes Schiff gut gewaschen hat, Papierfetzen, welche sich als werthvolles Vermächtniß von Generation zu Generation vererben. Allen Waschfrauen voran und immer etwas näher am Schiff thront in ihrem Boot Miß Rosa mit ihrem süßen Lächeln, welche schon im Jahre 1856 eine bejahrte Jungfrau zu sein schien und sich uns bei jedem neuen Besuch Madeiras in immer unveränderter Jugend- oder vielmehr Altersfrische zeigt, und jeden deutschen Offizier und Cadetten kennen will, wenn er auch noch nie in Funchal gewesen ist. Sie ist natürlich auch die erste, welche nach dem Consul und nach Verständigung mit der Gesundheitsbehörde, daß weder auf der Insel noch auf dem Schiff epidemische Krankheiten herrschen, die Erlaubniß zum Betreten des Schiffes erhält, denn dies ist ihr gewissermaßen durch die Gewohnheit geheiligtes Recht, zumal sie auch den Vorzug genießt, den Verkauf der Spitzen und Stickereien des Nonnenklosters zu vermitteln.

Bald ist das Schiff überschwemmt mit Waschfrauen, Körben, Pappschachteln und Früchten; die Anone, deren Reife noch in diese Zeit fällt, wird aber nicht zum Verkauf angeboten, wir lernen sie erst an der Tafel des Consuls kennen. Die Anone von Madeira ist wol die edelste und zarteste Frucht des ganzen Erdballs und wird auch hier nur in wenig Exemplaren gewonnen. Ihre Schwester, welche in Westindien und Südamerika die Größe einer Ananas erreicht und dort sehr geschätzt wird, unterscheidet sich von der hiesigen, veredelten apfelgroßen Anone im Geschmack etwa wie der gemeine Kochapfel von der feinsten Reinette. Die äußere Schale ist grün und ähnlich wie die der Ananas gezeichnet, der Inhalt läßt sich äußerlich nur mit Schlagsahne vergleichen, in welcher schwarze glatte Kerne stecken. Für den zarten, weichen, etwas säuerlichen, aromatischen Geschmack kann ich keinen Vergleich finden, er ist eben einzig.

Draußen stehen auf den Ruderbänken der Boote die Jungen und schreien nach kleiner Münze, welche sie tauchend aus dem Wasser heraufholen; behaupten indeß, Kupfergeld nicht gut sehen zu können, wol weil der Werth ihnen zu gering ist und sie durch diese List Besseres zu erhalten hoffen. Fällt aber kein Silbergeld ab, dann tauchen sie auch nach Kupfer. Sobald nun eine Münze ins Wasser geworfen wird und dieselbe, sich hin- und herschiebend, bis auf eine Tiefe gesunken ist, wo man sie eben noch gut schillern sieht, springt solch ein Knirps, nachdem er sich vorher seines Hemdes entledigt hat, mit einem Kopfsprung nach und kommt bald wieder herauf, um das Geldstück aus seinem Mund zu nehmen und es zu zeigen. Dann kriecht

Digitized by Google

er wieder in das Boot und in sein Hemd hinein. Ist der Silberregen aber reich, dann bemächtigt sich der Kinder eine wahre Leidenschaft, das Anziehen schenken sie sich und mit heiserer Stimme sucht jedes die Aufmerksamkeit und die fallenden Münzen nach sich hinzuziehen.

Sobald der Consul seinen Besuch in der Kajüte beendet hat und in die Offiziermesse gegangen ist, um den Herren dort auch einen Besuch zu machen, muß der Commandant sich zunächst von Miß Rosa, welche sich von irgendjemand im Schiff dessen frühere Bescheinigungen aus ihrem Schatz hat heraussuchen lassen und mit diesen in der Hand nun endlich nach langem geduldigen Warten in die Kajüte gesegelt kommt, als alten Bekannten zärtlich umarmen lassen, worauf er sie seinem Diener übergibt, damit sie mit ihm das Geschäftliche erledigen kann.

Inzwischen ist auch für die Dauer des Aufenthalts ein einheimisches Boot gemiethet worden, um am Strand die Verbindung zwischen den Schiffsbooten und dem Land herzustellen; der Commandant kann daher das Schiff verlassen, um den Besuch des Consuls, welcher vorher schon an das Land zurückgekehrt ist und bei seinem Verlassen des Schiffs den ihm zustehenden Salut von 7 Schuß erhalten hat, zu erwidern und seinen dienstlichen Besuch bei dem portugiesischen Gouverneur der Insel zu machen.

Es gibt nämlich in Funchal mit Ausnahme eines hinter dem Loo-Felsen liegenden kleinen Bootshafens, von welchem aus der Weg bis zur eigentlichen Stadt aber ziemlich weit ist, keine andere Landestelle wie den offenen Strand. Derselbe ist mit schwarzen, hühnereigroßen glatten abgerundeten Steinen übersät, welche von dem auflaufenden Wasser weiter hinaufgeworfen werden, mit dem ablaufenden wieder nach unten kollern und hierdurch im Verein mit dem Tosen der Brandung ein Geräusch erzeugen, das wol als eine Eigenthümlichkeit Madeiras bezeichnet werden kann. Da nun der Strand sehr steil abfällt und vor sich so tiefes Wasser hat, daß die gegen das Land laufende hier immer stehende hohe Dünung sich mit ihrer ganzen Wucht auf ihn werfen kann, dort 10—20 m hinaufleckt und dann unter Mitnahme der obern Steinschicht zurücktritt, um in der nächsten Viertelminute einen neuen Anlauf zu nehmen, so ist das Landen mit den schweren, schmalen Kriegsschiffsbooten kaum möglich und muß man sich daher hierzu der einheimischen Fahrzeuge bedienen, wenn man trocken vom Boot aus an Land oder umgekehrt vom Lande in sein Boot gelangen will, welches außerhalb der Brandung wartet.

Digitized by Google

Die einheimischen Boote sind für diesen Zweck besonders construirt, sind klein, im Verhältniß zur Länge sehr breit, sind außerordentlich leicht und im Boden ziemlich flach, sodaß sie wie eine Blase auf dem Wasser schwimmen. Ferner haben sie, damit sie ohne umzufallen auf dem Land stehen können, parallel mit dem Kiel zwei Schlingen wie die Kufen eines Schlittens; Vor- und Hintersteven ragen etwa 1 m über das Boot hinaus.

Die Landung geschieht in der Weise, daß die Leute, mit aller Kraft rudernd, versuchen, von dem Kamm einer Welle möglichst hoch auf den Strand geworfen zu werden, wo zwei andere Männer das Boot erwarten. Sobald nun das Wasser wieder abläuft, fällt das Boot auf seinen Schlitten, wird von den Leuten am Lande gepackt, ehe es von den nach unten rollenden Steinen in Rückwärtsbewegung gebracht wird, die Ruderer springen ebenfalls aus dem Boot und mit vereinten Kräften wird dasselbe so weit aufs Trockene gezogen, daß die nächste Welle es nicht mehr erreichen kann. Beim Verlassen des Landes gehen die Ruderer vorher ins Boot, halten ihre Ruder bereit, und sobald eine Welle günstig abläuft, wird das Boot von den außenstehenden Leuten strandab dem Wasser kräftig entgegengeschoben, bis es schwimmt, worauf die einen mit äußerster Muskelkraft ausrudern und die andern sich von dem Wasser wieder aufs Trockene werfen lassen.

Der Tagespreis für solch ein Boot, welches dem Schiff von morgens 6 bis abends 11 Uhr zur Verfügung steht und von vier Männern bedient wird, beträgt nur 10 Mark; gewiß ein Zeichen, daß das Volk auf Madeira noch sehr genügsam ist, denn mit diesem Preis wird ja auch die starke Abnutzung des Boots mit bezahlt.

Das vor uns liegende herrliche Panorama bezaubert einen jeden; mit magnetischer Gewalt zieht es die Menschen an Land, welche in nächster Nähe die Wunder schauen wollen, die ihnen aus der Ferne verheißungsvoll entgegenleuchten. Auch diejenigen, welche Madeira kennen und wissen, daß es nicht alles das hält, was es mit seinem glänzenden Aeußern verspricht, können doch dem von dem Landschafts-bild ausströmenden Zauber nicht widerstehen und geben sich demselben rückhaltslos hin. Die zum Schiffsstab gehörigen Personen fahren daher baldmöglichst an das Land, die dienstfreie Hälfte der Mannschaft wird erst nach ihrem Mittagessen Urlaub erhalten. Auf diese Weise nur läßt sich die kurze Zeit des Aufenthalts genügend ausnutzen, denn derselbe wird diesmal nur 36 Stunden betragen — eine noch kürzere Frist, wie sie sonst gewährt wird.

Digitized by Google

Die Commandanten lieben es nicht, lange vor Madeira zu liegen, denn so unwiderstehlich es sie stets von neuem dorthin zieht, so schnell wollen sie auch wieder fort. Sobald das Schiff seinen Kohlen- und Wasservorrath ergänzt, die sonst nothwendigen Beschaffungen gemacht hat und die Menschen sich mit Früchten versorgt haben, hat der Commandant auch genügend Madeira-Zauber in sich aufgenommen, um eine Weile davon zehren zu können. Die dem Schiff gestellte Aufgabe treibt ihn weiter, und ist es diese nicht, dann ist es die Sorge um das Schiff. Die Rhede von Funchal ist eine sehr unsichere, wenn stürmischer Wind von Süden kommt; so unsicher, daß die Schiffe schleunigst den Ankerplatz verlassen und die offene See aufsuchen müssen, sobald sich hohe südliche Dünung als Vorbote eines herannahenden Südsturms einstellt. Sind solche Stürme im Sommer auch äußerst selten, so sind sie es doch nicht im Herbst und Winter und folgen dann der vorausgeeilten Dünung so schnell, daß man oft Anker und Kette im Stich lassen muß, um rechtzeitig der von der hohen See drohenden Gefahr entgehen zu können, weil es wegen der großen Wassertiefe nicht immer gelingt, den Anker noch rechtzeitig zu lichten, zumal dann nicht, wenn er sich in einer der vielen hier schon auf dem Meeresgrunde ruhenden Ankerketten gefangen hat. Ein vorsorglicher Commandant wird daher bestrebt sein, einer derartigen Ueberraschung zuvorzukommen, und daher lieber den Aufenthalt abkürzen, wenn es ihm auch noch so schwer werden sollte. Daß derartige Zufälligkeiten nicht zu den Unmöglichkeiten gehören, beweist ein Fall, welcher im Jahre 1856 der preußischen Dampfcorvette „Danzig" auf der Rhede von Funchal begegnete. Als alle lose Kette sich im Schiff befand, war es nicht möglich, mit den vorhandenen Menschenkräften nunmehr den Anker aus dem Grund herauszubrechen. Es wurde auf alle mögliche Weise versucht, auch die Maschinenkraft des Schiffes mit zu Hülfe genommen, aber ohne Erfolg. Da ließ der Commandant die Kanonen und alle sonst beweglichen Gewichte nach dem Bug des Schiffes bringen, um diesen tiefer eintauchen zu machen, und dann wurde an dem Ankerspill wieder weiter gedreht, bis die Kette zum Zerreißen straff gespannt war. Danach wurden alle Gewichte von vorn ganz nach hinten gebracht, wodurch man an dem Bug des Schiffes auf einen Eintauchungsunterschied von etwa 1m rechnen konnte, um den dieser sich nun heben mußte. Noch ehe alle Gewichte nach hinten gebracht waren, gab es einen Ruck in der Kette, und der Anker ließ sich nun leicht lichten. Oben angekommen, wurde er aller-

Digitized by Google

dings als zerbrochen vorgefunden, der eine Pflug fehlte; aber immerhin war auf diese Weise doch die Kette und der Rest des Ankers gerettet worden. Es war ein ingeniöser Einfall, so die Hebekraft des Wassers sich nutzbar zu machen, und wäre vielleicht nicht der Tausendste darauf verfallen, während es nunmehr im Seemannschaftsunterricht auf der Schule gelehrt wird.

So schön wie Madeira von der See aus gesehen ist, so viel Herrlichkeiten es dem Naturfreund und solch wohlthuenden stillen Frieden demjenigen bietet, welcher in ruhiger Zurückgezogenheit leben will, so wenig wird es doch denjenigen befriedigen, welcher rauschenden Verkehr mit Menschen und Zerstreuung in Schaustellungen sucht. Stadt und Land machen den Eindruck dauernder Sonntagsruhe. Man bekommt in den Gasthäusern gutes Essen und Trinken, kann in ein Nonnenkloster gehen und sich dort durch ein vergittertes Fenster von den Nonnen Federblumen und Stickereien kaufen; man kann sich ein Pferd miethen, mit demselben nachmittags auf der öffentlichen Promenade paradiren und sich für kurze Zeit an dem Anblick wirklicher Europäerinnen, vorzugsweise junger Engländerinnen, berauschen, denn eine vierzehntägige Seezeit genügt schon, um dem heißen Blut der jugendkräftigen Seeleute ein jedes Weib als ein überirdisches Geschöpf erscheinen zu lassen; der modische Anzug allein bewirkt, daß unsere Freunde in jeder solchen Hülle einen Engel vermuthen. Man kann auch herrliche Partien in die nächste Umgebung machen; aber nur wenige finden daran Geschmack, und diese finden doch das Beste, was Madeira zu bieten vermag. Zwar viele durchziehen die von der Natur so reich geschmückten Gelände; die meisten aber nur, um sich auf dem Rücken eines Pferdes auszutollen, und diese vermögen die köstlichen Bilder, welche ihrem Auge geboten werden, in der Regel nicht zu erfassen.

Lassen wir zunächst den Commandanten, welcher als Erster mit dem Consul zusammen an Land gefahren ist, um dort seine Besuche zu machen, diesen Pflichten nachgehen und bleiben wir bei den andern Herren, so sehen wir sie am Lande, sobald sie den festen Strand betreten haben, von Männern und halbwüchsigen Jungen umringt, welche ihnen in möglichst geräuschvoller Weise ihre Dienste anbieten. Verstehen unsere Freunde auch deren mit einigen englischen Worten untermischte portugiesische Sprache nicht, so können sie doch errathen, daß jene ihnen im Austausch gegen gutes Geld ihre Pferde oder sich selbst als Führer aufdrängen wollen, doch ist dies vergebliches

Digitized by Google

Mühen. Sie finden auch ohne Führer schnell ein nahegelegenes Gasthaus, wo sie auf fester Erde in den Genüssen einer guten Tafel schwelgen können und Entschädigung finden für die Entbehrungen, welche eine vierzehntägige Seekost ihnen auferlegt hatte. Wir gönnen ihnen diesen Genuß von Herzen und wollen sie weder jetzt, noch später in ihren Reitkünsten und bei ihren sonstigen Unterhaltungen stören, sondern lieber den Commandanten aufsuchen und ihn, von dem wir sicher wissen, daß er ein Naturfreund ist, begleiten, da wir dann doch wenigstens etwas von Madeira und seinen Eigenthümlichkeiten kennen lernen werden. Viel wird es allerdings nicht sein, da die gerühmten Hauptschönheiten des Landes so weit von Funchal abliegen, daß sie bei solch kurzem Besuch nicht aufgesucht werden können und der Commandant auch überhaupt nur wenige Stunden des heutigen Nachmittags für sich frei machen kann, weil der morgige Tag ganz den Dienstgeschäften gehören wird. Dafür aber werden wir vor Antritt der Wanderung noch einen kleinen, immerhin lehrreichen Einblick in einen Theil der Schiffsverwaltung erhalten.

Wir finden unsern Commandanten in dem Geschäftshause des Consuls, wo er von diesem und dem Zahlmeister des Schiffes unterstützt, bereits mit verschiedenen Lieferanten in eifriger Unterhandlung ist. Ja, was hat denn ein Kaiserlich Deutscher Kapitän zur See, ein so hoher Offizier, hier mit Lieferanten herumzufeilschen? wird mancher fragen. Er besorgt mit dem Zahlmeister zusammen den Proviant, weil er, ganz abgesehen davon, daß es seine Pflicht ist, das größte Interesse daran hat, die Besatzung seines Schiffes nicht nur am Leben, sondern auch gesund und bei frischem, gutem Muth zu erhalten, und dazu dient in erster Reihe eine gute, kräftige Verpflegung. Der Commandant wählt daher die Proviantartikel aus, welche zur Beschaffung kommen sollen. Dann müssen die Materialienvorräthe des Schiffes (Seife, Oel, Nutzholz, Eisenstangen, Kupferplatten, Farben, Nägel und die hunderterlei sonstigen Dinge, welche ein Schiff gebraucht) ergänzt werden, und nun handelt es sich darum, ob die Waare preiswerth und gut ist und es sich daher zur Wahrung des fiscalischen Interesses verlohnt, schon in diesem Hafen die Vorräthe zu ergänzen. Ferner ist festzustellen, ob man die Rechnungen mit Wechsel auf London, Berlin oder Hamburg bezahlt, oder zur Bezahlung der einzelnen Lieferanten gegen Wechsel Geld aufnimmt, oder ob man schließlich mit dem in der Schiffskasse vorhandenen englischen Gold bezahlt, weil dessen Curs augenblicklich sehr hoch steht. Dann ist auch noch zu erwägen, ob es

Digitized by Google

nicht zweckmäßig ist, bei vielleicht augenblicklich niedrigem Curs des Goldes, schon hier für den nächsten Hafen englisches Gold aufzunehmen. Diese Geldgeschäfte beruhen aber nicht etwa auf einer Liebhaberei des Commandanten, sondern erfolgen unter dem Druck des Rechnungshofes. Dieser bekommt alles heraus, und der unglückliche Commandant, welcher an irgendeiner Stelle versäumt hat, zu Gunsten der Staatskasse richtig zu agiren, wird noch nach Jahren zur Verantwortung gezogen und muß die Differenz aus seiner Tasche zahlen, wenn ihm ein Versäumniß nachgewiesen werden kann. Neben andern kleinern Dingen ist dann von der Ortsbehörde auch noch ein Gesundheitspaß zu besorgen: die Bescheinigung, daß am Orte keine epidemische Krankheit herrscht, denn sonst wird man im nächsten Hafen in Quarantäne gelegt und kann keine Verbindung mit dem Land erhalten. Bei einem großen Schiff nehmen solche Arbeiten aber viel Zeit in Anspruch, und bleibt von einem nur sechsunddreißigstündigen Aufenthalt dann nicht viel Zeit übrig.

Nachdem die nothwendigsten Geschäfte erledigt sind und der Zahlmeister seine Aufträge für die weitern Beschaffungen erhalten hat, folgt der Commandant der Einladung des Consuls zum Frühstück in dessen Wohnung, und die Herren machen sich auf den Weg dahin, wobei wir die Verkehrsmittel, eine der hauptsächlichsten Eigenthümlichkeiten Funchals, kennen lernen. Die Straßen sind, mit Ausnahme der am Strand entlang führenden, so steil und noch in sich nach einer Seite hin so abschüssig, ihr Pflaster, aus kleinen, spitzen, glatten Steinen bestehend, bereitet dem an europäisches Schuhwerk gewöhnten Fußgänger solche Folterqualen, daß die Europäer die Straßen, sowol die innerhalb der Stadt gelegenen wie die nach der Höhe führenden, eigentlich nie zu Fuß begehen, sondern sich in der Regel eines der vorhandenen Beförderungsmittel bedienen. Diese spielen daher in dem hiesigen alltäglichen Leben eine große Rolle und setzen sich aus Reitpferden, Schlitten und Sänften zusammen. Die Pferde, kleine ausdauernde Thiere, welche mit bewundernswerther Sicherheit bergauf wie bergab gehen, werden nur zum Reiten benutzt. Aber man kann sich ihnen, so sicher sie auch sind, bei Dunkelheit thalwärts doch nicht gut anvertrauen, weshalb man hierfür, wenn man sich nicht in einer Sänfte tragen lassen will, kleine Handschlitten benutzt, welche einen außerordentlich schnell zu Thal bringen. Sie laufen vornehmlich durch ihre eigene Schwere und werden durch zwei hinten auf den Kufen stehende Männer gesteuert. Das Fuhrwerk jeglicher Art wird von

Digitized by Google

Ochsen gezogen und besteht ebenfalls in Schlitten, weil die Beschaffenheit der Straßen die Verwendung von Rädern ausschließt. Es gibt Schlittenwagen zur Beförderung von Personen und Schlittenwagen zur Fortbewegung von Lasten. Die Wagen werden wie weiter unten kennen lernen; das Lastfuhrwerk besteht in einem, an seiner obern Seite abgeplatteten und etwas ausgehöhlten 2 bis 3 Meter langen Balken, dessen vorderes Ende hemmschuhartig nach oben gebogen ist. Die Sänfte ist eine von zwei Männern getragene, gegen die Sonne durch ein leichtes Zeltdach geschützte Hängematte, welche in der Regel nur von Kranken benutzt wird.

Wir besteigen zur Fahrt nach des Confuls Wohnung einen Schlittenwagen. Auf zwei Schlittenkufen ruht in Federn ein Kasten

Ein Schlittenwagen auf Madeira.

mit vier Sitzen. Der Kasten selbst hat noch zum Schutz gegen Sonne und Regen ein Gestell mit einem Dach, an welchem fliegende weiße Gardinen befestigt sind. Dieses Fuhrwerk wird von zwei Ochsen gezogen, welche einen sehr raschen Schritt gehen und von einem vor ihnen gehenden Jungen geleitet werden. Die Hauptperson aber ist ein kräftiger Bursche, welcher fortgesetzt um den Schlitten herum beschäftigt ist und das Fuhrwerk in der richtigen Ordnung erhält. Da die Straßen, wie schon gesagt, alle sehr abschüssig sind, so muß er bei den Querstraßen einen starken Stock gegen die Kufe halten, damit der Schlitten nicht in die Querstraße hinunterrutscht. Beim Steigen muß er die Kufen über einen Beutel mit Schmiere gleiten lassen, der, sobald der Schlitten drüber weg ist, vorn wieder untergeschoben wird. Beim Bergabgehen muß er mit dem Stock aber seinen eigenen Knochen ein zu schnelles Gleiten verhindern. Kurzum, der Mann muß überall sein. So sieht man, während man behaglich sitzt und der Wind frisch durch den Kasten streicht, während man in verhältnismäßig schnellem

Digitized by Google

Tempo durch die engen Straßen an den reinlichen kleinen Häusern vorbeifährt, in und vor deren Thüren es von kleinen nackten Kindern wimmelt, durch die flatternden Gardinen hindurch stets den Schlittenführer um sein Fuhrwerk schweben, der für geringen Lohn bemüht ist, seine Fahrgäste sicher abzuliefern. Jetzt erblickt man nur seinen Rücken, im nächsten Augenblick schon seinen Kopf auf der andern Seite, dann hier nur seinen Stock, fast gleichzeitig aber auch schon wieder auf der andern Seite einen seiner Arme mit dem Schmierbeutel. Der von Norden kommende Europäer wird durch solche Geschäftigkeit beunruhigt, es befremdet ihn, wenn Menschen in solcher Weise sich um seine Person abmühen. Das währt aber nicht lange, leicht und schnell hat man sich daran gewöhnt, andere arbeiten zu sehen, wenn man bei solch warmer Temperatur nur seine eigenen Glieder schonen kann.

Für den Nachmittag ist ein Ausflug in die nähere Umgebung der Stadt, nach der Bergkirche, geplant und der Abend soll auch dort bei einem in der Nähe der Kirche wohnenden Bekannten des Consuls verbracht werden, weil wir heute Vollmond haben und der Commandant gern einmal wieder, wie in frühern Jahren, das schöne Landschaftsbild vom Schein des Mondes überhaucht genießen möchte. Des Consuls dort oben liegendes Landhaus ist jetzt geschlossen, weil er dasselbe nur während der Sommermonate bewohnt.

Sehr angenehm ist es, daß der Herr eigene Pferde hat, denn dadurch bleiben wir der lästigen Begleitung der Pferdejungen enthoben, welche den Miethsgäulen immer folgen. Diese unangenehmen Gesellen können dem Reiter alle Schönheiten der Natur verleiden, wenn sie schreiend neben den Thieren herlaufen, ohne Noth mit ihren schweren Stöcken auf sie einschlagen und sich schließlich noch, sobald die Pferde eine schnellere Gangart aufnehmen, von diesen mitziehen lassen, indem sie sich an deren Schwänzen festhalten.

Der Weg führt, sobald wir die innere Stadt verlassen haben, zunächst durch steile, enge, saubere Straßen, vorbei an hübschen Häusern und gut gehaltenen Gartenmauern, auf und hinter denen man Pflanzen, Blumen und Früchte fast aller Zonen sieht. Wir kommen mehr ins Freie, die Landhäuser ziehen sich weiter auseinander und liegen nun vereinzelter zwischen Orangenhainen und großen Gärten mit Wein- und Zuckerrohrpflanzungen, mit Feigen-, Kastanien- und andern Fruchtbäumen, mit Bananen- und sonstigen Fruchtstauden. Dem Auge wird der Blick auf die hohen Berglehnen und das weithin leuchtende blaue Meer freigegeben, in Thäler und auf Hügel, auf die ganze herrliche

Digitized by Google

farbige Decke von Baum, Strauch, Laub und Blumen. Der Eingang zu jenem nicht weit von uns abliegenden großartigen, „Curral" genannten Felsenthal, welches sich mit seinen hohen, nie unter 300 Meter betragenden, steil abfallenden Felswänden zwischen dem Grande- und dem Torrinhas-Piek hindurch über den Rücken der Insel hinweg nach ihrer Nordseite hinzieht, ist wol zu sehen, für uns aber wegen mangelnder Zeit nicht zu erreichen. Der Blick auf jene Felsen und die Schluchten, auf das eigenartige Auf- und Niederwogen der in dem riesigen unergründlich scheinenden Thalkessel fast stets lagernden Wolkenmassen bleibt uns versagt, unser Commandant kann uns heute nicht auf die schwindelnden, in den Fels gehauenen schmalen Pfade mit tiefem Absturz an der einen und fast senkrecht aufsteigenden, in den Wolken verschwindenden Felswänden an der andern Seite, hinführen, er kann uns nur erzählen, daß er als kleiner Cadett auf sicher schreitendem Pferde jene Hauptsehenswürdigkeit Madeiras besucht und gesehen hat.

Nur langsam kommen wir auf der steilen Straße vorwärts und 700 Meter haben wir in directer Höhe zu steigen. Vorsichtig tasten die Pferde, welche man mit langem Zügel, sich selbst überlassen, ihren Weg suchen läßt, auf dem glatten Pflaster vorwärts und straucheln nie. Ein Genuß ist der Ritt selbst aber nicht, sondern nur ein nothwendiges Uebel. Lieber würde man den Weg zu Fuß zurücklegen, wenn es nicht gar so warm und das Pflaster nicht gar so hart wäre.

In anregender Unterhaltung finden wir uns in einem etwas verwilderten Garten wieder, welcher von üppigem Laub fast erdrückt wird. Terrassenförmig abfallend breiten sich zu unsern Füßen die gesegneten Gefilde des schönen Landes aus und verschmelzen allmählich, kaum merklich, mit den Wohnstätten der Menschen, welche in sauberm Farbenanstrich den Küstensaum bedecken, und zwischen denen die grauen Kirchen, Klöster und Befestigungswerke als Denkmäler des allbesiegenden Glaubens, der mittelalterlich christlichen Unterwürfigkeit und Entsagung, sowie der weltlichen Macht und Streitsucht massig hervorragen. Ueber uns schwebt in fester, sich zur Zeit nicht ändernder Gestalt eine, die Berggipfel umfassende, hellgrau und weißlich schimmernde, festgeballte große Wolke, welche das Land nach der Höhe abgrenzt; unter uns findet dieses seinen Abschluß in der Meeresfläche, welche sich für unser Auge in weiter Ferne in dem Himmel verliert. Funfzig Seemeilen weit reicht unser Horizont, und wir vermögen die

Digitized by Google

Digitized by Google

Linie, welche das blaue Wasser von dem gleichfarbigen Himmelsdom trennt, nicht mehr zu unterscheiden. Als niedliches Spielzeug erscheinen die vor ihrem Anker liegenden, gleichmäßig hin- und herpendelnden Schiffe, welche die Menschen zu diesem entlegenen Eiland gebracht haben und sie weiter zu noch immer fernern Gestaden tragen sollen. Wunderbar will es uns dünken, daß diese kunstvollen Bauwerke das große gewaltige Meer beherrschen.

Langsam sinkt die Sonne auf den westlichen Horizont. Für den etwas weiter unter uns liegenden Landstrich ist sie schon untergegangen; die dort sich ausbreitenden Schatten deuten dies an. Von eigenartiger Wirkung ist die Beleuchtung der Desertas-Inseln, deren Gipfel in vollem Sonnenglanze strahlen und deren untere Theile doch schon beschattet sind, obgleich wir die Sonne noch über dem Horizont an dem wolkenlosen Himmel sehen. Der Sonnenball wird größer und verliert seine strahlende Kraft, er wird dunkelroth, nimmt eine elliptische Form an, sinkt zum Theil unter den Horizont und ist dann auf einmal, wie gewaltsam hinabgerissen, in dem Meer verschwunden. In rothen, gelben, grünen und violetten Tinten schillern über dem Horizont die Schleier, welche die Sonne ablegte, ehe sie in die Flut untertauchte. Dämmerung umfängt Land und Meer; Ruhe und Friede verbreiten sich über das uns umgebende All, als ob dasselbe für immer schlafen gehen wolle. Träumend lauschen wir dieser stummen und doch so gewaltigen Sprache der Natur, bis helle Glockentöne von dem nahen Bergkirchlein, welche die Gläubigen zum Abendsegen rufen, uns zur Wirklichkeit zurückführen. Auch die weihevollen Töne der großen Kirchenglocken aus Funchal dringen jetzt dumpf von der Tiefe herauf an unser Ohr. Hier und da blitzen vereinzelte Lichter aus der Dunkelheit hervor, und bald sehen wir aus dem ganzen vor uns liegenden Gelände und von den Schiffen die Lichter, einem Schwarm kleiner Leuchtkäfer gleich, zu uns heraufschimmern. Still und ernst schaut das goldige Heer der flimmernden Sterne aus dunkler Höhe herab.

Wieviel Zeit ist seit dem Schwinden der Sonne verflossen? Ist's eine halbe Stunde oder eine ganze? Der Stelle, wo sie sich als rothglühender Ball unsern Blicken entzog, genau gegenüber steigt jetzt im Osten ein gleicher rother Ball, der Mond, in majestätischer Ruhe langsam auf. Silberglanz legt sich auf den fernen Horizont und Silberschein verbreitet sich, langsam vorrückend, über das weite Meer. In scharfen schwarzen Umrissen treten die von dem Mondlicht schon getroffenen Gipfel der Desertas-Inseln, welche uns ihre Schattenseite

Digitized by Google

zuwenden, aus dem dunklen Raum heraus. Magisches Licht ergießt sich über unsere Umgebung und auf uns, spielt in dem Laub der Bäume und schreitet, die vor uns liegenden Schatten verzehrend, schnell nach unten. Ein uns schier blendendes Silbermeer liegt zu unsern Füßen, aus welchem in der Ferne, wie auf einsamer Wacht stehend, die schwarzen Desertas hervorragen, und auf welchem wir die Schiffe mit ihrem Takelwerk sich deutlich abheben sehen. Mildes Licht und tiefe Schatten liegen auf dem Lande, die Lichter der Häuser und Schiffe leuchten nur noch matt zu uns herüber, aber klar und scharf treten die hellbeschienenen Häuser von den welligen Hügeln und aus den Schatten der Thäler heraus.

Stundenlang könnte man hier sitzen und träumen, die Pflicht der Höflichkeit verlangt indeß, daß wir die Gastfreundschaft unsers liebenswürdigen Wirthes nicht zu lange in Anspruch nehmen; wir begeben uns daher auf den Heimweg.

Ein vorher bestellter, zweisitziger leichter Korbschlitten, von zwei Männern geführt, steht für uns bereit. Wir nehmen Platz und werden zunächst auf etwas ebnerm Wege mit den Tauen, welche vorn an beiden Seiten des Schlittens befestigt sind, gezogen. Doch bald auf abschüssigerer Bahn fängt das Gefährt an von selbst zu laufen. Einer von uns muß die Laterne, welche bisher einer der Führer trug, nehmen, und diese laufen jetzt etwas hinter dem Schlitten nebenher, um diesen mit den nach rückwärts straff gespannten Tauen auf den hier oben noch unsichern Wegen zurückhalten zu können. Wir kommen aber näher der Stadt auf bessere und zu beiden Seiten von Häusern und Mauern eingefaßte Straßen, und nun geht die wilde Jagd los. Die Führer stehen hinten auf den Kufen, melden durch lauten Zuruf unser Herannahen vor den Straßenecken an und steuern, je nach den Biegungen des Weges, abwechselnd mit einem Fuß das Fahrzeug um die Ecken herum; halten aber auch die Taue in ihren Händen bereit, um bei einem plötzlich eintretenden Hinderniß abspringen und mit ihnen den Schlitten zum Stillstand bringen zu können. Schnell und schneller, wie eine bergab rollende Kugel, gleiten wir zu Thal. Ein Sausen und Brausen, das oft noch tagelang das Ohr belästigt, und durch welches wir das Geschrei unserer Führer hören, legt sich auf unser Gehör. Häuser, Straßen und Schatten huschen meteorartig vor unsern Augen vorbei, und ehe 20 Minuten vergangen sind, sehen wir schon das Meer dicht vor uns liegen, auf das wir mit rasender Geschwindigkeit zueilen. Ein Ruck, welcher uns beinahe von den Sitzen schleudert, fährt durch

Digitized by Google

unſere Glieder, und wir ſind am Ziel. Einfach iſt dieſe Bremsvorrichtung wol, wie die Leute von den Kufen abſpringen und dann durch plötzliches Feſthalten an dem einen Tau und Gegenſtemmen ihrer eigenen Körper den Schlitten herumwerfen und ihn ſo zum Stehen bringen; angenehm für die Fahrgäſte iſt ſie aber nicht und namentlich nicht für den Neuling, welcher unvorbereitet dieſen Schreck über ſich ergehen laſſen muß.

Der Mond beleuchtet das vor uns liegende Meer und die auf ihm ſchwimmende weiße Gig, welche dort etwa 50 m ab auf uns wartet und ſich mit der hohen Dünung hebt und ſenkt. Er beleuchtet auch die weiße Brandung, welche den Strand hinaufleckt, und die auf dieſem wie flüſſiges Silber nach unten kollernden blankſchillernden Steine; auch das Madeiraboot, welches für uns bereit ſteht, um uns zu der Gig zu bringen. Wir kommen faſt in Verſuchung zu glauben, daß er auch den dumpfen Lärm am Strande beleuchtet, ſo befangen und verwirrt ſind wir von dem Sauſen in den Ohren, welches von der Schlittenfahrt noch zurückgeblieben iſt. Noch halbbetäubt, erſcheint uns die Bootfahrt durch die Brandung auch als ein gewagtes Beginnen. So ſpaßhaft das Landen am Tage war, ſo wenig einladend kommt uns die entgegengeſetzte Fahrt bei Nacht vor; die hohen Wellen, welche mit ungeſtümer Gewalt gegen den Strand laufen, ſehen gar zu drohend aus. Wir beſteigen indeß das Boot, und die beiden außerhalb ſtehenden Männer, zwei braune nackte Geſtalten, welche ſich im Schutz der Nacht den Luxus eines Kleidungsſtücks ſparen, ſchieben uns langſam zu der Grenzlinie vor, bis wohin die Brandung gewöhnlich aufläuft. Dort warten ſie, bis eine der höhern Wellen, deren Waſſer das Boot ſchon etwas hebt, aufläuft, und gleichzeitig mit dem Wiederablaufen des Waſſers ſchieben ſie, unterſtützt von den nach unten rollenden Steinen, uns mit Geſchrei ſtrandab. Wie eine hohe ſchwarze Wand läuft die nächſte Welle gegen uns an, das Boot wird in die Höhe geworfen, Waſſer ſpritzt über uns weg, die Ruderer holen kräftig aus, und in der Brandung hinter uns ſehen wir die beiden Nackten verſchwinden. Nach wenigen Ruderſchlägen ſind wir ſicher in unſerm eigenen Boot.

Ehe wir uns am ſpäten Abend zur Ruhe begeben, müſſen wir oben auf dem Deck noch kurze Umſchau halten. Ebenſo wie Madeira am Tage ſchöner von dem Schiff wie von dem Land aus geſehen iſt, iſt es dies auch bei Nacht, wenn das Licht des Mondes dem Beſchauer den Blick auf das ganze Bild erſchließt. Wie ein großes

Digitized by Google

feenhaftes Transparent tritt die Insel aus dunklem Rahmen heraus, da der Mond, jetzt nahezu im Meridian stehend, ihre ganze Südseite mit fast Tageshelle gleichmäßig beleuchtet.

Das Auge unterscheidet deutlich die hauptsächlichsten Farben: das blendende Weiß der Häuser mit ihren Lichtern; die verschiedenen dieser Insel eigenthümlichen Schattirungen des Grün, das Braun der unbewachsenen Felsen; es unterscheidet die tiefen geheimnißvollen Schatten der Bergschluchten und das tiefe Blau des Meeres. Der Wolkenschirm ruht schützend auf den Berggipfeln. Und das Ohr hört das geisterhafte Rauschen der an die Felsen anschlagenden und auf den steinigen Strand laufenden Brandung. Dieses Bild, welches ganz dazu angethan ist, ein müdes Menschenkind, welches von dem leicht schaukelnden Schiffe hin- und hergewiegt wird, in eine Zauberwelt zu versetzen, führt dieses aber auch unmerklich in das Reich der Träume hinüber.

So lau und herrlich die Nacht auch ist, so müssen wir aber doch unser Lager unten im Schiff aufsuchen, weil die Schiffsdisciplin dies erheischt, und hierbei werden wir noch Zeuge einer komischen ermunternden Scene. In gleichmäßigen Bogen huschen die von dem Mond erzeugten Schatten des Tauwerkes über das helle Deck hin und her, den Schlingerbewegungen des Schiffes folgend, und dazwischen springt unausgesetzt ein dunkler Gegenstand über die anlaufenden Schatten hinüber, jedenfalls in dem Wahn, daß dieselben feste Körper seien. Bei näherm Hinsehen entdecken wir in dem springenden Körper eine Katze, welche wahrscheinlich heute zum ersten mal das Oberdeck besucht und, wie es Regel ist, zweifelsohne gestohlenes Gut ist. Die Matrosen haben, ob es Aberglaube oder natürliche Thierliebe ist, den nicht zu zähmenden Trieb in sich, bei ihrem Landgang eine Katze sich schenken zu lassen oder aber eine frei umherlaufende zu rauben, wenn sich nicht schon ein Exemplar dieser Thiergattung an Bord befindet. Auf solche Weise wird auch diese, welche jedenfalls bisher in den untersten Räumen versteckt gehalten wurde, auf das Schiff gekommen sein, wo sie nun geduldet wird, nachdem sie sich an die neue Heimat gewöhnt hat. — Ueber das Verhältniß zwischen Menschen und Thieren auf den Schiffen erhalten wir später noch einige Streiflichter.

Ebenso märchenhaft, wie gestern Abend im Mondesglanz, erscheint uns Madeira bei seinem Erwachen zur Zeit des Sonnenaufgangs. Das Bild ist dasselbe und doch wie verschieden!

Der obere Wolkenrahmen ist derselbe, der untere Wasserrahmen zeigt aber ganz andere prächtige Farben; die Musik ist dieselbe, aber

Digitized by Google

nicht mehr geiſterhaft, ſondern von friſchem Leben durchweht. Die Sonne wirft eben ihre erſten Strahlen auf das Berggelände hinüber und übergießt die ganze Inſel mit einem leichten Goldſchimmer, durch welchen die ſaftigen Farben der tropiſchen Pflanzen doppelt ſchön hindurchſchimmern. Leichte Wolken ziehen über die niedrigen Theile, um ſie mit ihrem feinen Niederſchlag zu befruchten; dieſe Wolkenſchleier ſind aber ſo dünn, daß ſie den Farben wol einen andern Ton geben, die von ihnen bedeckten Gegenſtände aber nicht dem Auge entziehen können. Und treffen dieſe Wolkenſchleier bei ihrer Wanderung auf Sonnenſtrahlen, dann werden ſie in Regenbogengarben von intenſivſter Farbe verwandelt und geben nun im Verein mit den Schatten der Schluchten, dem Grün der Pflanzen, den hell beſchienenen Stellen nackter Felſen und den weißen Häuſern ein Farbenſpiel, welches jeder Beſchreibung ſpottet. Jede Secunde bringt neue Effecte, je nachdem das Gewölk ſich lichtet oder verdichtet und weiter vorſchreitet. Wirkte das Bild des vorhergegangenen Abends wie ein ſüßer Schlaftrunk, ſo erfüllt dieſes die Adern mit friſchem, neuem Leben.

Am zweiten Tage abends 9 Uhr ſind alle Sachen an Bord, alle Rechnungen bezahlt, und um 10 Uhr beginnt die Maſchine zu arbeiten, um das Schiff weiter gen Süden zu treiben, bis der Wind wieder den Gebrauch der Segel geſtattet. Vor uns liegt die vom Mond beſchienene weite Waſſerfläche mit ihrem klaren Horizont, hinter uns die von dem ſchönen Land gebildete dunkle Wand, welche ſich bis in die Wolken erſtreckt. All die vielen Lichter der über das ganze Land verſtreuten Häuſer flimmern wie die Sterne am Himmelszelt, und doch fühlt man, daß ſie nicht dort ſtehen,

Madeira im Entſchwinden.

sondern festem Lande angehören. Während das Schiff sich schnell von der Küste entfernt, durchzieht den Körper ein Gefühl, als ob er von dem Land magnetisch festgehalten werde, man scheut sich, die Arme nach ihm auszustrecken in dem Wahn, daß man dann, leicht wie eine Feder, zu ihm hinüberfliegen würde. Ist es die Sehnsucht nach Madeira oder nur ein ungewisses Etwas, welches dem Menschen sagt, daß er nun wieder auf dem Element sich befindet, wohin er eigentlich nicht gehört? Merkwürdig ist es übrigens, daß derartige Empfindungen nur bei dem Verlassen hohen Landes zum Durchbruch kommen. Es mag darin liegen, daß man das Land noch lange, oft tagelang sieht, und es eigentlich ganz unmerklich aus dem Gesichtskreis entschwindet.

Erst versinken die vor dem Land liegenden Schiffe unter den Horizont, dann der Strand mit der untern Stadt, aber noch nach Stunden sieht man deutlich die höher liegenden Gebäude, welche allmählich verblassen und schließlich ganz verschwinden, wenn sich auf den größern Entfernungen die mittlerweile durch den weiten Raum verdichtete Luft für das Auge als ein Dunstschleier über das Land legt.

Der Schleier wird unmerklich dichter — und plötzlich, ganz ohne Uebergang, ist das immerhin noch hoch über dem Horizont stehende Land unserm Auge entrückt. So konnten wir Madeira noch auf eine Entfernung von 92 Seemeilen sehen, und dann auf einmal war es fort, wie in das Meer versunken.

Digitized by Google

3. Von der gemäßigten zur heißen Zone.

Windstille liegt über dem Meere:

Still ist's in den lauen Lüften, kein Hauch durchstreift den Himmelsraum. In lichten Höhen schwebt, wie festgebannt an die Stelle, leichtes Gewölk. Die Sonne steht vor ihrem Untergang, winkt uns noch einen freundlichen Gruß zu und wandert hinter die auf dem Horizont lagernden Wolken, welche dort geduldig des Windes harren, der sie nach andern Himmelsstrichen führen wird.

Still ist's auch auf dem Wasser. Wol hebt und senkt sich die blaue, spiegelglänzende Flut in langsam hinrollender Dünung; doch lautlos geschieht es. Verstummt ist die mächtige Sprache der Wogen. Nur die Segel des schaukelnden Schiffes schlagen klatschend gegen Mast und Takelwerk, dumpf knarrt das Holzwerk des großen Rumpfes; aber der see- und schiffsgewohnte Mensch weiß diese Töne abzusondern und nicht zu hören, er vermag die Stille in der Natur ganz zu erfassen, sobald erst die Menschen zur Nachtruhe gegangen und verstummt sind. Großartig und fesselnd ist das Meer im Sturmeswogen, großartig und beängstigend das Rasen des Orkans in den Lüften; aber großartiger ist doch die erhabene Ruhe auf dem weiten Ocean, wenn Gott aus der Höhe seinen Frieden zur Erde sendet.

Kein Eulenschrei klagt durch die Nacht, kein Heimchenzirpen schrillt an unser Ohr; kein Nachtfalter, keine Fledermaus huschen als Schatten vor unsern Augen vorbei; kein Blumenduft ergötzt uns, kein Lufthauch umspielt unsere Schläfen — alles ist still in diesem herrlichen Dom, an dessen hoher Kuppel die unerreichbaren Sterne strahlen und flimmern. Der Mensch kann all dieses sehen, empfinden und umfassen und bewundert dankbar die gnadenreiche Gabe, welche ihm all diese Herrlichkeit erschließt.

Die vierte Morgenstunde ruft die letzte Nachtwache, welche auch Morgenwache genannt wird, sowie die Freischläfer zum Dienst. Die

Digitized by Google

abgelöste Nachtwache erhält noch für die Zeit bis $6^1/_2$ Uhr ihre Hängematten. Die Leute waschen und baden sich mit Hülfe der Handpumpen, und um $4^1/_2$ Uhr beginnt ein geräuschvolles Treiben auf diesem kleinen Stück festen Bodens auf dem stillen weiten Meer. Wir haben heute Sonnabend, den Tag der Generalreinigung auf einem Kriegsschiff, welcher gleichzeitig für die Mannschaft zu einem halben Festtag wird, wenn verschiedene günstige Umstände zusammentreffen. Diese sind: wenn das Schiff sich auf einer Breite befindet, wo Luft und Wasser eine angenehme Wärme haben; wenn es nicht regnet und gar, wenn es bei schönem Wetter windstill ist; und alles dies trifft heute zu. Für denjenigen Laien, welcher Gelegenheit hatte, Kriegsschiffe zu sehen, und welcher weiß, wie sauber es stets dort bis in die entferntesten Winkel ist, hat es etwas Befremdendes, daß solch ein reines Schiff von acht zu acht Tagen noch einer sogenannten Generalreinigung bedarf und daß diese stets auf den Sonnabend gelegt wird. Ein Kriegsschiff ist aber mit seinem ganzen Getriebe ein solch gekünsteltes Ding, daß man leicht dazu kommen kann, die einfachsten Maßregeln unverständlich zu finden. Wir wollen uns daher, ehe wir mit dem das Wochenwerk beendenden „Reinschiff" beginnen, einen Ueberblick über den Gang einer solchen Woche verschaffen.

Die ganze Zeit, während welcher sich ein Kriegsschiff im Dienst befindet, gehört dem Dienst. Die Freizeiten sind nur kärglich bemessen und die Zerstreuungen, welche man der Mannschaft bieten kann, bestehen eigentlich nur darin, daß die Leute während dieser Freizeiten rauchen und schlafen, sich nach ihrem Belieben unterhalten und abends nach dem Abendbrot auch singen dürfen; daß auf See die Leute der Freiwache am Tage während der Zeit, wo die andern im Dienst sind, ihre Kleider flicken und ihr sonstiges Eigenthum pflegen können, und dies bereitet ihnen ganz besondern Genuß. Bei dieser Gelegenheit kommt dann auch manches theure Andenken zu Tage, welches wiederum leicht die Veranlassung zu einem Briefe, zu einer neuen Zerstreuung wird. Diese eiserne Klammer, in welcher sich die Besatzung stets befindet, ist leider nothwendig, weil das Schiff für die Ausnutzung seines vollen Gefechtswerths der großen Besatzungsstärke bedarf und diese Menschenmassen in dem verhältnißmäßig engen Raum, welchen auch das größte Kriegsschiff seiner Besatzung nur zu bieten vermag, allein durch fortgesetzte Beschäftigung und richtige, nie nachlassende Leitung von Stunde zu Stunde und Ort zu Ort in Ordnung und bei frischem Muth gehalten werden kann. Wol mancher Commandant,

Digitized by Google

welcher dieſe Stellung zum erſten mal bekleidet, namentlich einer auf kleinerm Schiffe, der wegen ſeiner größern Jugend und geringern Erfahrung die weiſe Anordnung des Schiffsdienſtes noch nicht ſo ganz erfaßt haben mag, verſucht es in ſeiner Menſchenliebe, ſeinen Untergebenen das ſchwere Daſein zu erleichtern; er findet aber immer bald, daß er einen Fehlgriff gethan hat, daß die beabſichtigte Wohlthat in das Gegentheil umſchlug. Er hat einfach dem Dienſt geſchadet. So wollen wir denn mit den Thatſachen rechnen, wollen nicht grübeln, warum dies oder jenes ſo iſt, ſondern daran feſthalten, daß die Männer aus verſchiedener Herren Länder, deren Anordnungen für faſt alle europäiſchen Marinen maßgebend wurden, zugleich wohlwollend und weiſe gedacht haben.

An dieſer Stelle mag dann auch noch gleich, als auf demſelben Gebiet liegend, erläutert werden, warum die Schiffe innen ſtets weiß angeſtrichen ſind und warum man das Holz der Decks ſcheuert und dieſelben nicht mit einem dunklen oder auch hellen Anſtrich verſieht. Abweichungen von dieſer Regel ſind zwar oft genug von Leuten, welche weiſer als ihre Vorgänger zu ſein glaubten, verſucht worden; aber es blieb ſtets nur bei dem Verſuch, die Neuerung erwies ſich immer als undurchführbar. Die weiße Farbe, welche in Verbindung mit andern, ſtets hellen Farben überall im Innern des Schiffs zur Anwendung kommt, wird in den untern Räumen nicht, wie vielfach angenommen, durch die Nothwendigkeit bedingt, dieſen mehr Licht zuzuführen, ſondern aus Geſundheitsrückſichten für die Beſatzung. Krankheiten laſſen ſich auf den Schiffen nur durch die rückſichtsloſeſte Sauberkeit verhüten, und dieſe läßt ſich wieder nur durch einen Anſtrich erreichen, auf welchem man jede Verunreinigung ſieht. Gewiſſe Verunreinigungen, wie Fettflecke von herunterfallenden Speiſereſten, Speichelauswurf und was ſonſt dazu gehört, laſſen ſich aber auf einem Faröenanſtrich, und ſei er rein weiß, überhaupt nicht oder nur ſchwer entdecken, und deshalb müſſen die Bodenflächen Naturholz ohne Farbe ſein, weil auf dieſem jede Unreinlichkeit gleich ſichtbar wird. Viel Mühe und Arbeit ziehen dieſe hellen Farben und die Anſtrichsloſigkeit nach ſich; aber da eine Truppe von 400 Mann (auch nicht eine zu 50) weder zu der nothwendigen Reinlichkeit erzogen, noch bei Tage und bei Nacht ſo beaufſichtigt werden kann, daß man die Uebertreter dieſes Geſetzes der Schiffsordnung zur Verantwortung ziehen könnte, ſo findet man allmorgendlich das ganze Schiff beſchmutzt, und hierin liegt der Zwang, daß dieſes täglich mit Waſſer und, je

Digitized by Google

nach dem Grad der Verunreinigung, auch unter Zuhülfenahme von Sand oder Seife gereinigt werden muß. Weshalb aber trotz dieser täglichen gründlichen Waschungen an jedem Sonnabend noch eine Generalreinigung stattfinden muß, werden wir bald erfahren.

Gehen wir nun zu dem Wochenwerk über!

Der Dienst kann sich nicht nur nach den militärischen und seemännischen Bedürfnissen des Schiffs richten, sondern muß auch die Leibes- und Geistesbedürfnisse der Menschen berücksichtigen, sowol die der Offiziere wie die der Mannschaft, und die Nothwendigkeit, diesen Ansprüchen nach Möglichkeit gerecht zu werden, hat dazu geführt, eine sich für die Woche immer gleich bleibende Dienstvertheilung, die sogenannte Wochenroutine, einzuführen, die für jeden Wochentag genau bestimmt, welche Abtheilung und wie sie zu beschäftigen ist; während die Tagesroutine die Tageszeiten für den Dienst wie für die Freizeiten festsetzt. Diese Routine ist eine Einrichtung, welche vielfach, namentlich auch von Armeeoffizieren, welchen es nahe liegt, über derartige militärische Einrichtungen nachzudenken, nicht verstanden wird; aber doch nur von solchen, welche sich nicht die Mühe geben, tiefer in das Wesen des Kriegsschiffsdienstes einzudringen, oder denen die Hülfsmittel dazu fehlen. Diese Herren meinen oft, daß Offiziere und Mannschaften, welche ja immer beisammen sind, nicht zu wissen brauchen, was für Dienst oder Arbeit die nächste Stunde oder Minute ihnen bringen wird, weil sie nur mit dem Soldaten rechnen und vergessen, daß auf einem Schiff, wo jedermann oft für die Dauer von zwei oder drei Jahren ohne Unterbrechung Tag und Nacht im Dienst ist, wo er gewissermaßen sogar auch dienstlich schläft, der Mensch auch als solcher mit seinen Nerven in erster Reihe Berücksichtigung verdient und diese finden muß, da man nur geistig und körperlich gesunde Menschen als Soldaten gebrauchen kann. Dem Menschen in uns wird aber durch die Routine Rechnung getragen.

Auf einem Schiff müssen wir mit dem Ausbildungsdienst der Besatzung, mit der Erhaltung des Schiffskörpers und der Mannschaft, mit der Seefahrt und der Ueberwindung unvorhergesehener, plötzlich eintretender Gefahren, welche sowol den Einzelnen wie das Ganze treffen können, rechnen, und fassen wir den ganzen Betrieb zusammen, dann müssen wir zunächst zugeben, daß für dessen Ausübung scheinbar kaum eine günstigere Lage gefunden werden kann, als sie ein Kriegsschiff bietet, auf welchem stets alle Kräfte und Hülfsmittel in engster Wechselbeziehung zueinander beisammen sind. Betrachten wir dann

Digitized by Google

aber jeden einzelnen Dienstzweig in seiner Wirkung auf die andern so finden wir, daß fast alle sich feindlich gegenüberstehen, daß jeder dasjenige zu zerstören sucht, was der andere schaffen will. Und hier den richtigen Ausgleich gefunden zu haben, ist das Verdienst jener Männer, welchen wir die jetzige Routine verdanken.

Einige Beispiele mögen hier für viele dienen. Das Geschützexercitium, welches auf dem Kriegsschiff seinen Gipfelpunkt in der größten Schnelligkeit findet, weil bei gleichen Gegnern voraussichtlich nur die größere Masse des geworfenen Eisens den Sieg sichert, greift das Geschützmaterial und das Schiff selbst in so hohem Grad an, daß nach demselben in der Regel eine größere Zahl kleinerer Ausbesserungen nothwendig werden. Das Segelexerciren ist von gleicher Wirkung auf die Takelage und wirkt auf See auch noch hemmend auf die Geschwindigkeit des Schiffes. Jedes Exercitium verunreinigt das Schiff und jede Säuberung desselben schadet wieder den gegen Salzwasser sehr empfindlichen neuern Waffen. Die nach einem anstrengenden allgemeinen Exercitium ermattete Mannschaft ist nicht mehr vollbefähigt, einer dem Schiffe drohenden ernsten Gefahr zu begegnen, ohne vorher eine wenigstens kurze Zeit der Erholung gehabt zu haben.

Einen weitern lehrreichen Einblick in das innere Schiffsgetriebe erhalten wir bei Betrachtung der Signalzeichen, welche zur Verwendung kommen, um die Besatzung zum Dienst zu rufen.

Bootsmannspfeife.

Da ist das älteste, weil vorzugsweise der eigentlichen Seefahrt dienend, der Pfiff mit der Bootsmannspfeife, welcher vor noch nicht gar langer Zeit eigentlich den ganzen Tag über gehört werden konnte; in neuerer Zeit glücklicherweise aber mehr auf seinen ursprünglichen und eigentlichen Zweck zurückgeführt worden ist. Der schrille Pfeifenton, welcher in den großen Schiffen jedes andere Geräusch übertönt, hat keinen andern Zweck, als Ruhe zu gebieten, damit der auf den Pfiff folgende, mit der menschlichen Stimme gerufene Befehl überall gehört werden kann und diesem Ruf gleichzeitig auch der Stempel des Befehls aufgedrückt wird. Sollte nun die Pfeife, welche in dem Augenblick ernster Gefahr das einzige Mittel bietet, die Mannschaft schnell dahin lenken zu können, wo man sie hin haben will, übermäßig

Digitized by Google

gebraucht werden, dann wird sie misbraucht und verliert die elektrisirende Gewalt, welche sie haben soll. Wird jeder Befehl, jede Anordnung, welche man auf andere Weise geben kann, durch die Pfeife vermittelt, dann hört das anfänglich überreizte und nachher abgestumpfte Ohr kaum noch auf sie und versteht dann auch nicht mehr ihren gellenden Warnungs- und Hülferuf, wenn es ums Leben geht. Wird ein einzelner Mann, welchen man gern schnell sprechen möchte, durch die Pfeife gerufen, dann darf man sich nicht wundern, wenn die Mannschaft sich erst besinnt, ob der Ruf um Hülfe auch ihr gilt, wenn es sich darum handelt, das unter Segel befindliche Schiff schleunigst zum Stillstand zu bringen, um das Leben eines über Bord gefallenen Mannes zu retten.

Um der Pfeife, welche ein jeder Bootsmannsmaat (Matrosenunteroffizier) stets bei sich tragen muß, von denen immer einer, gewöhnlich aber mehrere, sich in nächster Nähe des wachhabenden Offiziers aufhalten, die Haupteigenschaft eines Alarmsignals zu erhalten, ist es geboten, sie nur für den seemännischen und allgemeinen Schiffsdienst in Gebrauch zu nehmen und für andere Zwecke die Trommel und das Signalhorn mit heranzuziehen, wenn auch nur in beschränktem Maße und für solche Dienstverrichtungen, welche täglich wiederkehrend auch immer auf dieselbe Stunde fallen. Denn der Matrose, welcher nur getragene Musik liebt, versteht diese rasselnden und kurz hervorgestoßenen Signale, mit Ausnahme des Generalmarschs, nicht oder nur schwer, wenn sie zu Zeiten erfolgen, wo er sich ihre Bedeutung nicht klar machen kann. Hieraus geht wol unzweifelhaft hervor, daß der maßvolle und richtige Gebrauch der Signale eine Nothwendigkeit für einen geordneten Dienstbetrieb ist.

Aus all diesem ist aber noch nicht zu ersehen, weshalb es nothwendig ist, den gewöhnlichen Tagesdienst schon für die ganze Woche und mit dieser für den Lauf mehrerer Jahre im voraus zu bestimmen.

Wir haben früher erfahren, daß der Mann auf einem Kriegsschiff nicht nur als Soldat anzusehen und zu behandeln ist, sondern daß man in ihm auch den Menschen berücksichtigen muß. Wie soll aber ein Mensch ein gefügiges Glied in der Hand seines Vorgesetzten bleiben, wenn er sich zu keiner Tages- und Nachtzeit sicher weiß, von der Laune seines Commandanten hierhin und dorthin geworfen zu werden, da viele Anordnungen der Vorgesetzten immer als aus deren Laune entsprungen betrachtet werden? Wie soll der Soldat Liebe zu seinem Beruf gewinnen, wenn er nie weiß, wann er sichere Ruhe und seine Mahlzeiten erhalten wird? Wie soll das geduldigste Gemüth sein

Digitized by Google

Gleichgewicht behalten, wenn der Mann bei jeder ihm lieben Beschäftigung darauf vorbereitet sein muß, plötzlich abgerufen zu werden und sein kleines Eigenthum, welches er nachher vielleicht nicht wieder vorfindet, im Stich zu lassen?

Um solchen Uebelständen vorzubeugen, ist die Routine da. Sobald dieselbe mit der Unterschrift des Commandanten in mehrern Ausfertigungen und jedem Mann zugänglich öffentlich ausgehängt und während einiger Zeit streng beachtet worden ist, hat jedermann im Schiff das sichere Gefühl, daß er nicht mehr der Willkür, namentlich nicht der seiner vielen einzelnen Vorgesetzten preisgegeben ist, sondern daß das Auge seines Commandanten über ihm wacht. Er kennt die Dienstleistung, welche von ihm verlangt wird, und die ist schwer genug; er weiß aber auch, daß das Wohlwollen seiner Vorgesetzten ihm eine gewisse Ruhe und einzelne Rechte sichert. Er weiß, daß jeder in seine Freizeit fallende Befehlsruf durch die äußerste Nothwendigkeit bedingt ist, und er folgt ihm ohne weiteres Besinnen. Der an die Routine gewöhnte Mann ist daher zu jeder Zeit schnell bereit, wogegen derjenige, welcher die Wohlthaten eines solch gleichmäßigen Dienstbetriebs nicht kennen gelernt hat, nie bereit, stets widerwillig und träge ist, weil er in dem ihm gewordenen Befehl immer eine unnöthige launenhafte Belästigung seiner Person sieht; er ist mit einem abgetriebenen Droschkengaul zu vergleichen, auf welchen die Peitsche, die unaufhörlich auf seinen Rücken fällt, keinen Eindruck mehr macht.

Diese Angaben werden für ein oberflächliches Bild über die allgemeinen Züge des Schiffsdienstes genügen; wir können daher auf die Wochenroutine selbst übergehen.

Am Montag und Freitag morgens beginnt in See um 4, im Hafen um 5 Uhr das Tageswerk mit der Zeugwäsche, da die Mannschaft am Sonntag das Unterzeug und Donnerstags wie Montags das leinene Arbeitszeug wechselt. An diese schließt sich, sobald die Wäsche an besondern Zeugleinen, welche zwischen den Masten ausgespannt werden, aufgehängt ist, die Reinigung des Schiffes. Dann folgt das Frühstück von 7 bis $7^1/_2$ Uhr und nach demselben das Geschütz- und Waffenputzen, welches sich mit Ausnahme des Sonnabends täglich an das Frühstück anschließt. Von $8^1/_2$ bis $8^3/_4$ Uhr bereitet sich die Mannschaft zur Musterung vor, welche um 9 Uhr abgehalten wird, und bei welcher der Tagesdienst, wie ihn die Routine vorschreibt oder andere besondere Verhältnisse bedingen, bekannt gegeben wird.

Der Dienst ist nach den Wochentagen, und je nachdem das Schiff

Digitized by Google

sich im Hafen oder auf See befindet, verschieden; auch sind die größern Exercitien in der Regel auf den Vormittag gelegt. Hierbei lernen wir nun kennen, wie wohldurchdacht die Routine ist.

An den Tagen der Zeugwäsche kann vormittags kein Segelexercitium stattfinden, weil die aufgehängte Wäsche, oft an 2000 Stücke, dies hindert. Daher finden wir Montag und Freitag vormittags die Mannschaft bei dem Geschützexercitium, und die Zeugwäsche ist in dem einen Fall wiederum auf den Freitag und nicht, wie es eigentlich natürlicher wäre, auf den Donnerstag gelegt, weil die Mannschaft wöchentlich einmal gefechtsmäßig exercirt werden muß. Dieses „Klar Schiff" (der gefechtsmäßige Zustand des Schiffes) beschädigt aber so sehr den Farbenanstrich des Schiffes und verursacht so viel Unsauberkeiten, Rost- und Fettflecke auf den Decks, daß nachher eine große Reinigung und Anstrichsausbesserung folgen muß. Hieraus geht wiederum hervor, daß das „Klar Schiff" nur vor einen Tag gelegt werden kann, welcher für derartige eingehendere Reinigungsarbeiten besonders freigemacht wird. Dieser Tag kann sich aber auch nicht wieder einfach nur dem „Klar Schiff", gleichgültig auf welchen Wochentag dieses gelegt wird, anschließen, sondern der Reinigungstag muß so liegen, daß die ausgebesserte Farbe auch trocknen kann, denn dieselbe wird nicht nur aufgetragen, um dem Schönheitssinn zu genügen, sondern sie hat den wichtigen Zweck, die bedeckten Schiffstheile, seien sie aus Holz oder aus Eisen, vor der Verwitterung und dem Verderben zu schützen. Da bleibt nur der Sonntag als Ruhetag übrig, welcher in rückwärtiger Beziehung ausschlaggebend für den Dienst der ganzen Woche wird. Wenn auch viele auf den Schiffen den Kopf darüber schütteln, daß sie bei eigener Unachtsamkeit gerade am Sonntag ihre besten Kleidungsstücke an der noch nicht ganz trockenen Farbe verderben müssen, so thun sie dies doch nur, weil sie den naturgemäßen Verlauf, wie die eine Dienstverrichtung sich der andern anschließen muß, nicht kennen. So sehen wir, daß, da der Sonntag als Trockentag für die Farbe benutzt werden muß, der Hauptreinigungstag nur auf den Sonnabend fallen kann, und das „Klar Schiff" am Freitag abgehalten werden muß, daß ferner, weil am Freitag so wie so Geschützexercitium ist, die Zeugwäsche auf diesen Tag zu legen ist, damit der Donnerstag zum Segelexerciren frei bleibt. Und diesen zwingenden Gründen muß dann der Dienstbetrieb der andern Tage angepaßt werden.

Wir haben somit im Hafen am Montag und Freitag vormittags von $9\frac{1}{2}$ bis $11\frac{1}{2}$ Uhr Geschütz-, am Dienstag und Donnerstag vor-

Digitized by Google

mittags Segelexercitium, am Mittwoch Boots- und Landungsmanöver. Auf See wird eine etwas andere Dienstvertheilung nothwendig, weil mit Ausnahme des Freitags vor- und nachmittags nur die Wache zum Exercirdienst herangezogen wird. Es wird dann am Montag, Dienstag und Freitag vormittags mit Geschützen exercirt; dafür aber ist am Montag, Dienstag, Mittwoch und Donnerstag spät nachmittags von $5^1/_4$ bis $5^3/_4$ Uhr großes Segelexerciren. Am Mittwoch Vormittag ist, soweit die örtlichen Verhältnisse auf dem Schiff dies überhaupt gestatten, Felddienstübung mit Instruction über den Boots- und Landungsdienst. Der Donnerstagvormittag dient in See der Kleidermusterung, bei welcher Gelegenheit auch das Bettzeug gelüftet und geklopft wird, und alle Kleiderkisten aus dem Zwischendeck kommen, damit die Räume, wo diese Kisten sonst stehen, gründlich gereinigt werden können. Die Nachmittage gehören im Hafen wie auf See am Montag, Dienstag und Donnerstag von 2 bis 4 Uhr dem Gewehrexerciren, der Ausbildung der nicht an die Kanonen vertheilten Mannschaften in deren Handhabung, und der Dienstinstruction; am Mittwoch und Sonnabend dem Zeugflicken für die Leute der Freiwache, während diejenigen der Wache Schiffsarbeiten zu verrichten haben, und am Freitag dem Waschen von Bezügen, Windsäcken u. s. w. Die Zeit von 4 bis 5 Uhr ist frei oder wird zu kleinern Dienstverrichtungen benutzt. Um 5 Uhr ist Abendmusterung, bei welcher die Befestigungen der Kanonen geprüft und für erkrankte Geschützmannschaften andere Leute eingestellt werden, weil ein Kriegsschiff auf hoher See stets gefechtsbereit sein muß, da man nie wissen kann, ob die Flagge nicht seit dem Verlassen des letzten Hafens sich im Kriegszustand befindet, und man daher jederzeit gegen einen feindlichen Ueberfall gerüstet sein muß. An die Abendmusterung schließt sich an den Tagen von Montag bis einschließlich Donnerstag im Hafen bis $5^3/_4$ Uhr Rudern und Segeln mit Booten an; in See tritt dafür, wie schon angegeben, Segelexerciren ein. Am Freitag dagegen wird Feuerlärm geschlagen, um zu prüfen, ob jeder Mann die ihm bei ausbrechendem Feuer zukommenden Dienstverrichtungen kennt, and ob alle Spritzen und Schläuche in brauchbarem und stets bereitem Zustand sind. Diese Uebung ist auf den Freitag gelegt, weil sie das Schiff ähnlich wie das „Klar Schiff" angreift. Der Sonnabend-Spätnachmittag gehört den Malerarbeiten.

Wenn wir vorher auch schon gehört haben, daß am Sonnabend morgens sich die Leute um 4 Uhr waschen und baden, und daß danach um $4^1/_2$ Uhr ein geräuschvolles Treiben beginnt, so wollen wir uns

Digitized by Google

dieſes doch noch einmal wiederholen laſſen, um das Sonnabendstagewerk zuſammengefaßt zu ſehen.

Dieſes nimmt eigentlich ſchon um 3 Uhr morgens ſeinen Anfang, weil dann die Mannſchaften der Wache beginnen, die für das „Rein Schiff“ nothwendigen Vorbereitungen zu treffen. Aus den Laſten werden Sand und Scheuerſteine, Beſen und Abſetzer, Bütten und Eimer hervorgeholt und auf dem Oberdeck vertheilt. Die Pumpen, welche den verſchiedenſten Zwecken dienen müſſen, ſowol um Seewaſſer in das Schiff wie aus demſelben herauszupumpen, welche eine Leitung für Süßwaſſer haben und als Spritzen Verwendung finden, werden, da ſie im Nichtgebrauchsfalle ſtets für den Spritzendienſt angeſtellt ſind, für das Deckwaſchen eingeſtellt.

Matroſe mit Hängematte.

Zehn Minuten vor 4 Uhr ſchrillen die Töne der Bootsmannspfeifen[1] in drei kurzen Läufen durch das Schiff, und dem letzten Ton folgt der Ruf: Backbordwache (beziehungsweiſe Steuerbordwache) und Freiſchläfer[2], welcher unten von dem Stabswachtperſonal wiederholt wird, um die Schläfer zu wecken. Dieſe wiſſen, daß ſie mit Rückſicht auf den ihnen nur kärglich zugemeſſenen Schlaf erſt im letzten Augenblick geweckt werden, und daß ſie daher ſofort aufſtehen müſſen; diejenigen, welche dem Ruf trotzdem nicht gleich folgen, werden ſchleunigſt von dem Stabswachtperſonal aus ihren Betten getrieben. Fünf Minuten ſind ihnen nur gegeben, um ſich anzukleiden und ihre Hängematten zuſammenzurollen und zuzuſchnüren, und nach Ablauf derſelben ertönt der Ruf: „Hängematten auf!“ Wie eine Heerde Ameiſen, welche, in ihrem Neſt geſtört, ihre Eier in Sicherheit bringen, quellen die Menſchen mit den weißen Rollen über den Schultern aus den Luken herauf und ver-

[1] Ein Befehl wird gewöhnlich in der Weiſe an die in den untern Räumen befindlichen Mannſchaften vermittelt, daß nur der auf dem Oberdeck anweſende älteſte Bootsmannsmaat, welcher ſich zu dieſem Zweck in der Nähe des wachhabenden Offiziers aufhält, allein pfeift und den Befehl danach nach unten ruft. Sollen aber „Alle Mann“ an Deck oder alle zur Zeit unten Schlafenden geweckt werden, dann pfeifen alle Bootsmannsmaate, und wieder der älteſte nur ruft den Befehl.

[2] Die Freiſchläfer ſind diejenigen Leute, welche keine Seewache mitgehen und ſich vorzugsweiſe aus Handwerkern, Schreibern, Köchen, perſönlichen Dienern u. ſ. w. rekrutiren. Dieſe erhalten abends 8 Uhr ihre Hängematten, und müſſen auf See mit der Morgenwache um 4 Uhr aufſtehen.

Digitized by Google

theilen ſich an die verſchiedenen Hängemattkaſten, in welchen Leute, die Hängemattſtauer, bereit ſtehen, um die Bündel in Empfang zu nehmen und ſie ordnungsmäßig zu verſtauen. Jede Hängematte hat auf einem Schild an der Außenſeite ihre deutlich aufgemalte Nummer, und da für eine gewiſſe Reihe von Nummern immer ein beſonderer Kaſten beſtimmt iſt, ſo weiß der Mann, wohin er ſie zu bringen, und wo er ſie wieder zu empfangen hat. Auf dieſe Weiſe wird jedes Gedränge vermieden, und es genügen für die auf der „Najade" morgens 4 Uhr an Deck gebrachten 250 Hängematten etwa 3 Minuten, um ſie zu verſtauen.

Die Wachmannſchaften und Freiſchläfer ſind gemuſtert, die abtretende Wache hat das Deck verlaſſen. Von dem Vordeck aus, wo die Mannſchaft badet, dringt dumpfes Gemurmel und Waſſergeplätſcher nach hinten, wo der Erſte Offizier ſich auch ſchon auf der Commandobrücke eingefunden hat, um ſein ſchweres Tagewerk zu beginnen. Er muß, ſolange die Mannſchaft noch nicht vollſtändig in alle Arbeiten eingeſpielt iſt, die Reinigungsarbeiten perſönlich überwachen, um überall belehrend und ordnend eingreifen zu können. Er weiß, an welcher Stelle jeder einzelne Mann ſeine Arbeit zu verrichten hat, und kennt er die Leute auch noch nicht alle bei Namen, ſo kann er doch jedem ſeinen Platz anweiſen, ſobald dieſer ſeine Schiffsnummer genannt hat. Für ihn iſt überhaupt jeder Mann nur eine Nummer, da er nur mit Nummern den ſchwierigen innern Dienſtbetrieb, für welchen er allein dem Commandanten verantwortlich iſt, leiten und beherrſchen kann. Der Platz eines jeden Mannes bei dem Segelmanöver, bei dem „Klar Schiff", bei dem Boots- und Landungsmanöver, bei dem „Rein Schiff" und dem Feuerlärm, für ſeine Schlafſtätte und den Tiſch, an welchem er ißt, wird durch ſeine Nummer bedingt. Aus dieſer ergeben ſich ganz von ſelbſt ſeine ſämmtlichen Dienſtverrichtungen, ſodaß er nur dieſe, welche auf einem ihm ausgehändigten und mit ſeiner Nummer verſehenen Zettel gedruckt ſtehen, auswendig zu lernen braucht, um ohne weitere Führung den ihm zukommenden Platz finden zu können, ſobald er überhaupt in dem Schiff und ſeinen einzelnen Theilen heimiſch geworden iſt. Zu dem Erſten Offizier kommen auch die Deckoffiziere[1], deren Tageswerk in See ebenfalls um 4 Uhr, beziehungs-

[1] Unteroffiziere im Feldwebelrang, welche keinen Wachdienſt thun, ſondern für beſtimmte Theile des Schiffes und deren rechnungsmäßige Verwaltung verantwortlich ſind und direct unter dem Befehl des Erſten Offiziers ſtehen. Der Bootsmann iſt für das Oberdeck und die Takelage verantwortlich; der Feuerwerker für das Batteriedeck und ſämmtliche Waffen; der Zimmermann für den Schiffsrumpf,

Digitized by Google

weise mit dem Anfang der Reinigungsarbeiten beginnt, um Meldungen zu machen oder Befehle zu erbitten. Ein Messediener bringt den Offizieren an Deck je eine Tasse heißen Kaffee, eine Erfrischung, welche auf dem Oberdeck eines Kriegsschiffes bei Nacht, während der Morgenwache übrigens auch bei Tageslicht gestattet ist.

Um 4½ Uhr — es ist noch Nacht — hören wir den Ruf: „An die Arbeit!" und nun wird es auf dem Oberdeck lebendig. Dasselbe füllt sich mit dunkeln Gestalten, welche sich auf demselben ausbreiten und zunächst die auf dem Deck liegenden Tauenden aufheben und sie so aufhängen, daß jedes einzelne nach Wahl sofort bedient werden kann. Von unten aus dem Zwischendeck dringt dann für kurze Zeit das Geräusch der arbeitenden Pumpen nach oben, welche nur so viel Wasser auf das Oberdeck schaffen, daß dieses gerade gut angefeuchtet ist, weil beim Scheuern mit Sand und Steinen das Holz nicht zu naß sein darf. Sind die Pumpen erst wieder verstummt, dann macht sich das scheuernde und knisternde Geräusch bemerkbar, welches nun ziemlich ununterbrochen bis um 10 Uhr vormittags durch das ganze Schiff summt.

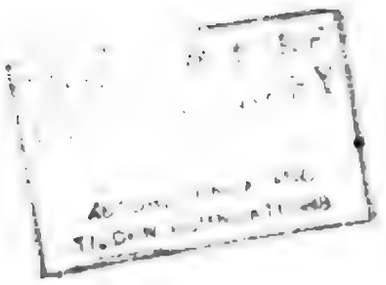
Bald nach 6 Uhr wird es Tag, und das Auge kann das vor ihm liegende Bild umfassen. Von der Commandobrücke aus hat man auch einen freien Ueberblick über das ganze Schiff und den Horizont, weil die Untersegel gegeit sind. Diese schlagen bei schlingerndem Schiff in Windstille wegen ihrer Schwere und Befestigungsart besonders stark, sie werden daher zu ihrer Schonung weggenommen, zumal sie zur Fortbewegung des Schiffes ja doch nichts beitragen können.

Das Oberdeck macht bei flüchtigem Hinsehen den Eindruck ähnlicher Wellenbewegungen, wie wir sie außerhalb des Schiffes sehen. Ebenso wie die blaue Dünung des Meeres heben und senken sich auf dem mit Sand bestreuten Deck in Wellenlinien die blauen gebogenen Menschenrücken. Ueber das ganze Oberdeck sind die Matrosen verstreut. Barfüßig, die Hosen bis über die Knie und die Hemdärmel bis über die Ellbogen aufgekrempt, knien sie, immer in Gruppen von fünf bis sechs nebeneinander, auf Besenstielen oder Brettchen und scheuern eifrig mit dem Stein, welchen sie mit beiden Händen halten, in gleichmäßigem Takt hin und her. Weit ab, im Süden, ungefähr 50 Seemeilen von uns entfernt, ragt das bergige Land der Insel Teneriffa mit dem schneebedeckten Pico de Teyde über den Horizont hervor.

---

die Boote und Pumpen u. s. w.; der Stabswachtmeister für das Zwischendeck; der leitende Maschinist (wenn er nicht als Ingenieur Offiziersrang hat) für die Maschine.

Digitized by Google



Digitized by Google

Windstill ist's noch wie während der Nacht. Auf der spiegelnden Flut liegt glänzender Sonnenschein, und aus der blauen Tiefe schießen helle, spielende Strahlenbündel nach oben. Zwei grün und blau schillernde Delphine von etwa 1 m Länge stehen nahe dem Heck dicht neben dem Schiff und lauern auf Beute. Eine Heerde Tümmler umkreist schwerfällig und träge den Bug des Schiffes; nur ab und zu erhebt einer von ihnen schnaufend einen kleinen Theil seines Rückens über die Wasserfläche, denn sie richten sich mit ihrem Thun und Lassen nach dem Schiff, welches sie besuchen. Läuft dieses nur geringe Fahrt oder liegt es still, dann machen auch sie es sich bequem; je schneller aber das Schiff fährt, desto munterer sind sie, und folgen ihm dann mit großen Sprüngen aus dem Wasser heraus. Nicht weit ab schwimmt eine Möve auf dem Wasser und auf der andern Seite in größerer Entfernung zieht ein mächtiger Walfisch nach Süden. Er muß es eilig haben, denn nur zweimal sehen wir ihn an weit auseinandergelegenen Punkten mit seinem großen schwarzen Rücken auftauchen und sein Spritzwasser entsenden, dann bleibt er verschwunden.

Nach dem Frühstück der Mannschaft beginnt die Hauptarbeit. Das ganze Schiff ist jetzt frei und die volle Besatzung, welche nun in graues Arbeitszeug gekleidet ist, steht zur Verfügung. Auf dem Oberdeck, auf welchem das Scheuern des Decks schon beendet ist, kommt nun die Farbe[1] der Seitenwände an die Reihe; es werden die Boote, das Bootsgeschirr, alles mögliche Holzwerk, Tische und Bänke gescheuert und an sicherm Ort zum Trocknen aufgestellt. In dem Batterie- und Zwischendeck und in den Lasten sind die Steine in voller Bewegung. Das ganze Schiff schwimmt sozusagen in Sand und Wasser, nur die Kajüte des Commandanten, die Kammern der Offiziere und Deckoffiziere, die Maschinen-, Proviant- und Munitionsräume bleiben verschont, da in den Wohnräumen Teppiche den Boden bedecken und die Maschinentheile sowol, wie die Vorräthe die Gemeinschaft mit Sand und Seewasser nicht vertragen. Es ist für alle, welche nicht mitarbeiten, ein fürchterlicher Zustand. Auch der Erste Offizier, welcher ein so großes Interesse daran hat, das Schiff möglichst rein und dies von dem Commandanten anerkannt zu sehen, läßt diese Reinigung mit innerm Widerstreben über sich ergehen und findet sich geduldig darein, den Dienst einer Oberscheuerfrau zu versehen. Nur die Leute sind

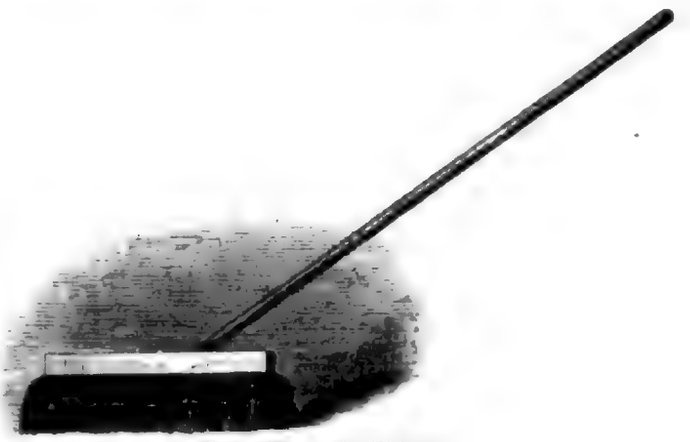
[1] Oelfarbe, welche keinen Lacküberzug hat, kann man nur mit Sand rein scheuern; Seife löst die Farbe auf und nimmt sie ganz weg, anstatt nur die Unreinlichkeiten zu beseitigen.

Digitized by Google

ziemlich bei der Sache. Das Scheuern iſt doch einmal ein ander Ding, wie das ewige Exerciren und Inſtruiren; ſie plantſchen in dem warmen Waſſer umher, können mit einer gewiſſen Gemüthsruhe ohne Ueberhaſtung arbeiten, können ſich leiſe miteinander unterhalten und irgendeine von ihnen bevorzugte Stelle oder Sache möglichſt rein und ſchön machen, wofür der Matroſe eine ganz beſondere Vorliebe hat. Das Schönſte aber bleibt für ihn: mit dem Farbenquaſt malen zu können.

Um 9 Uhr ſind die Arbeiten auf dem Oberdeck ſo weit gediehen, daß dieſes geſpült und aufgetrocknet werden kann. Die Matroſen nehmen Beſen zur Hand, die Pumpen ſchaffen Waſſer herauf und die Unteroffiziere ſpülen mit Eimern den Sand weg, während die Matroſen hinterher fegen. Iſt das Deck dann von dem Sand geſäubert und das Waſſer ſo weit, als dies mit dem Beſen überhaupt möglich iſt, weggefegt, ſo wird das Deck abgeſetzt, das heißt die Matroſen trocknen dieſes mit den Abſetzern (in Holz eingelaſſene Gummiſtreifen) in der Weiſe auf, daß ſie durch ſtarken Druck das Waſſer aus dem Holz herauspreſſen. Einige Leute wiſchen danach mit Schwabbern (aufgedrehtes altes Tauwerk, welches wie ein Schwamm Waſſer aufſaugt) das etwa noch zurückgebliebene Waſſer weg, namentlich aus den Winkeln, in welche man mit den Abſetzern nicht hineinkann, und das Deck iſt ſo weit fertig, daß die Sonne nur noch geringe Arbeit findet, um die hölzerne Bodenfläche faſt weiß zu bleichen. Gleich nach dem Abſetzen werden die Tauenden wieder auf dem Deck geordnet, damit dieſelben zu jedem Segelmanöver bereit ſind.

Schwabber.



Schrubber mit Abſetzer.

Bis zu der Zeit, wo die untern Räume fertig ſind, haben die Leute auf dem Oberdeck nun Gelegenheit, Holztheile aus Mahagoni

Digitized by

und anderm edlem Holz, welche nicht in Farbe ſtehen, ſowie Eiſen- und Meſſingtheile zu putzen und zu poliren. Das Holz wird mit Firnis überrieben und mit der Handfläche ſo lange polirt, bis der Firnis trocken iſt und die Holzfläche einen ſpiegelnden Glanz hat. Das Poliren der Metalltheile geſchieht mit dicken Stahlnadeln und Kettchen, auch Schlüſſeln, wenn nichts anderes zur Hand iſt. In dieſen Arbeiten ſind die Matroſen groß, ſie ſchaffen zuweilen geradezu kunſtvoll polirte Flächen mit Aederung, Damascirung und dergleichen, indem ſie durch Poliren nach verſchiedenen Seiten der Politur eine verſchiedenartige Strahlung geben und damit die gewünſchte Zeichnung erzielen. Der Vorliebe der Matroſen für ſolche Arbeiten verdanken die Kriegsſchiffe zum großen Theil das ſchöne, ſtrahlende Kleid, welches ſie oft haben.

Um 10 Uhr iſt in dem ganzen Schiff die Reinigungsarbeit beendet. In den untern Räumen werden Segeltuchteppiche, ſogenannte Kleider, auf den Decks ausgebreitet, damit das Holz unter denſelben trocknen kann. Wird das Auftrocknen dadurch auch etwas verzögert, ſo wird das Holz dafür aber auch ſchön weiß, was ſonſt nicht erreicht werden würde, weil das Trocknen hier, wo die Sonne nicht nachhilft, doch zu langſam erfolgt und das naſſe Holz zu leicht Schmutzflecken anzieht. Dieſe würden daher nicht vermieden werden können, weil man die Mannſchaft nicht von dieſen Räumen bis zu deren vollſtändigem Auftrocknen abſperren kann.

Um $10^1/_2$ Uhr ruft die Trommel zum Geſchützputzen, um 11 Uhr zum Waffenputzen und um $11^1/_2$ Uhr kann die Muſterung ſtattfinden, welcher ſich um 12 Uhr das Mittageſſen mit der Mittagsruhe anſchließt. Von 2 bis 4 Uhr flickt die Freiwache Zeug, während die Wache mit Pinſel und Farbe beſchäftigt iſt, zu welcher Arbeit von 4 bis 5 Uhr noch „Alle Mann“ herangezogen werden. Um 5 Uhr iſt Abendmuſterung, nach welcher die Hängemattenwäſche gewechſelt wird und zwar an dem einen Sonnabend die äußere Hülle, an dem andern der Matratzenbezug. Endlich gegen 6 Uhr abends iſt das Tagewerk vollbracht und jeder ſieht mit Befriedigung auf die gethane Arbeit und freut ſich des reinen Schiffs.

Dies war auch ein Stück Kriegsſchiffleben, mit welchem wir einen neuen der verſchiedenen Sättel kennen gelernt haben, auf denen der Seeoffizier muß reiten können. Wenn dieſe Art Dienſtkenntniß auch nothwendig iſt, ſo iſt ſie doch nicht ſchön, und deshalb verſchone ich den Leſer mit den weitern Einzelheiten, welche zu dieſem Dienſtzweig

Digitized by Google

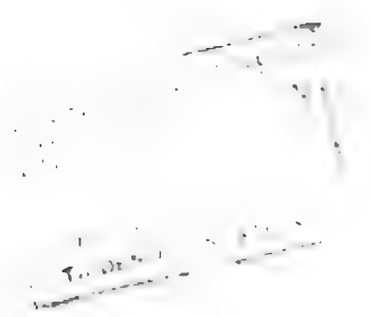
gehören. Denn sonst müßte ich noch angeben, welche Eigenschaften ein guter Scheuerstein haben und wie der Sand beschaffen sein muß; wo man Seewasser anwenden kann und wo man Süßwasser anwenden muß; wann der Schrubber und wann der Besen gebraucht wird; warum man lieber Gummiabsetzer als solche aus Holz oder Eisen verwendet; welche Räume mit warmem Wasser und Seife gewaschen werden müssen und warum, und was sonst noch alles zu einem „Reinschiff" gehört.

Die Absicht des Commandanten war, vor Santa Cruz auf Teneriffa zu ankern, um den Cadetten Gelegenheit zu geben, ein Stück spanisches Land kennen zu lernen. Das Wetter hindert aber sein Vorhaben, wenn er nicht unnöthigerweise einige Tage opfern und dieselben in schlechtem Wetter zubringen will. Wir liegen unter Segel zwar angesichts der genannten Stadt, nur etwa 5 Seemeilen davon entfernt; aber wir haben heute auch einen der im Winter hier zuweilen auftretenden Stürme mit ziemlich hohem Seegang. Es weht aus Südwest und mit dieser Windrichtung liegt es sich schlecht auf der Rhede von Santa Cruz, dagegen bietet die Rhede von Las Palmas auf der Insel Gran Canaria bei dieser Windrichtung einen guten Ankerplatz, und so entschließt er sich dahin zu laufen und Teneriffa aufzugeben.

Zu diesem Entschluß gehört nicht viel, denn die Insel, welche mit ihren nahe an 2000 m hohen Bergen sich in unserm Gesichtskreis befindet, liegt nur 25 Seemeilen von uns ab und weder Sturm noch Seegang sind so stark, daß das große Schiff nicht noch mit halbem Wind laufen könnte. Der Curs ist daher bald geändert, einige Segel werden mit hinzugesetzt und die „Najade" nimmt eine Fahrt von 11 bis 12 Knoten auf. Das Schiff schlingert zwar tüchtig; angenehm ist die Fahrt nicht, aber sie währt auch nicht lange. Nach Verlauf von zwei Stunden haben wir die „Sardina" genannte nordwestliche Spitze der Insel erreicht und segeln nun an ihrer gegen den herrschenden Wind geschützten Nordseite in ruhigem, nahezu glattem Wasser entlang, wo wir nur leichten Wind haben, allerdings ab und zu auch von den starken Böen getroffen werden, die von den Bergen herabstürzen.

Es hat einen wunderbaren Reiz für den Menschen, aus stark bewegtem Meer und stürmischem Wind plötzlich, wenn man einen Zeitraum von zwei bis drei Minuten so benennen darf, in ruhiges Wasser und leichten Wind zu kommen; die Empfindung bleibt, auch wenn man sie noch so oft gekostet hat, immer wieder von dem Zauber einer schönen Neuheit umweht. Selbst das Schiff scheint in seinem Gebaren

Digitized by Google



Digitized by Google

das natürliche Wunder zu empfinden, ſo ſehr drückt ſich in ſeinen Bewegungen die ihm gewordene Ueberraſchung aus. Man kann zu ſehen wähnen, wie es mit vorgeſtreckten Armen ſeinen Lauf zu hemmen ſucht, noch kurze Zeit in einer beliebigen Richtung vorwärts eilt, dann kopfſchüttelnd und erſtaunt ſtehen bleibt und erſt nach einigem Beſinnen ſeinen Weg fortſetzt. Sobald es mit ſeiner ſchnellen Fahrt hinter das ſchützende Land getreten iſt, hört faſt plötzlich der Wind auf, der Schiffskörper drängt aber mit ſeinem Beharrungsvermögen weiter vorwärts, und die nicht mehr von ihrer Rückſeite aus geblähten Segel erhalten ſcheinbar Gegenwind, ſie ſchlagen back, werfen das Schiff aus ſeinem bisherigen Curs und verringern ſchnell die Fahrt. Bald jedoch iſt das weiter vorgedrungene Schiff wieder auf den richtigen Curs gebracht, mit der geringern Fahrt hört der Gegendruck auf die Segel auf, die Bewegung in dem Waſſer beſteht nur aus leichter Dünung und mit ſchlagenden Segeln liegt das Schiff ſtill, bis eine der von den Bergen herniederfegenden Böen ſeine Segel wieder füllt und es ſelbſt wieder in Fahrt bringt. Mit leichtem Wind und kräftigen Böen, geringerer und größerer Fahrt laufen wir an der 15 Seemeilen langen, ſchönen Nordküſte Gran Canarias entlang und bewundern die ſteil aufſteigenden, auf ihrem Kamm dicht bewaldeten hohen Berglehnen. Die ſchwarzen und rothbraunen niedrigern Felswände an dem Küſtenſaum, die Laubfülle auf dem Hauptlande und die ſatte Farbe des faſt bis an die Küſte unergründbaren, jedenfalls noch 250—300 m tiefen Meeres berücken immer wieder das Auge des Beſchauers ſo ſehr, daß man wahrlich nie genug von ſolchem Anblick bekommen kann und ich dieſem Empfinden auch immer wieder von neuem Ausdruck geben muß. Neben dieſen Eindrücken erfreuen ſich die Menſchen aber auch an den veränderten Bewegungen des Schiffs und daran, daß der Sturm ihnen nicht mehr gellend an den Ohren vorbeipfeift, nicht mehr auf Geſicht und Augen drückt, nicht mehr Kopf- und Barthaare zauſt; eine wahre Wohlthat iſt es auch, ſich nunmehr die Mütze ſo leicht aufſetzen zu können, daß ihr Rand nicht in die Stirn eindrückt.

Nach weitern zwei Stunden ſteuern wir um die kleine hohe Halbinſel Isleta, welche die Nordoſtſpitze von Gran Canaria bildet, und befinden uns nun angeſichts ſeiner Oſtküſte, mit dem Blick auf die Stadt Las Palmas, welche maleriſch und einladend vor uns liegt. Auf ſchmaler Ebene, welche ſich nur wenig über das Meeresniveau erhebt, vorn von der See beſpült wird und ſich im Rücken an die

18818

Digitized by Google

ſteile Wand eines Hochplateaus anlehnt, iſt ſie aufgebaut. Hinter dem blauen Meer und vor der rothbraunen Rückenwand ſtehen die weißen Häuſerreihen und Häuſergruppen der 15 000 Einwohner zählenden Stadt, untermiſcht mit ſaftigem Laub auf rothbraunem Grunde. Palaſtartige Gebäude und Thürme erheben ſich über die meiſt flachen Dächer der andern Häuſer, wieder überragt von dem mächtigen, den ſpaniſchen Kathedralen eigenthümlichen ſchönen Thurm der Hauptkirche. Auf der nächſten Höhe hinter der Stadt und am Strande zu ihren Seiten liegen die ebenſo charakteriſtiſchen ſpaniſchen Landbefeſtigungen, welche allerdings dem gepanzerten Schiff der Jetztzeit keinen Widerſtand entgegenzuſetzen vermögen. Das im Rücken der Stadt ſich erhebende Hochplateau, welches hier mit einer Höhe von etwa 130 m beginnt, ſteigt, von Schluchten durchſchnitten, nach dem Innern der Inſel an, bis es allmählich in die hohen Lehnen des Hauptgebirges, das noch über die Wolken hinausragt, übergeht.

Trotz der Schönheit des ganzen Bildes machen Land und Stadt von der See aus einen weltabgeſchiedenen, ernſten Eindruck, ſo ganz verſchieden von dem ſonnigen, welchen der Beſchauer von Madeira und Funchal empfängt.

Am Tage der Ankunft bleibt uns keine Zeit mehr, das Land zu beſichtigen, und ſo können wir erſt am nächſten Vormittag den Fuß in die Stadt ſetzen.

Unſer Weg führt uns zunächſt durch reinliche Straßen, auf welchen man nur ſauber und gut gekleidete Menſchen ſieht, zu einem ſpaniſchen Gaſthauſe, wo wir einen Wagen finden ſollen und wo wir, bis derſelbe bereit iſt, ein ſchmackhaftes und preiswürdiges Frühſtück erhalten. Um 10 Uhr verlaſſen wir auf einem leichten, mit einem Pferd und einem gleich großen Maulthier beſpannten Gefährt die Stadt, fahren etwas am Strand entlang nach La Luz auf Isleta und dann wieder zurück auf vorzüglicher Straße in die Berge, in das Innere der reichgeſegneten, die Kornkammer der Canaren darſtellenden Inſel. Die vier Stunden währende Fahrt bietet viel Schönes. Von den ſteilen Abhängen an der See gelangen wir in ein reizendes Thal, wo der Geſichtskreis durch kleine Hügel beſchränkt wird, bis wir auf der prachtvollen, an ſteilen Felswänden und tiefen Abgründen hinlaufenden Kunſtſtraße zu einer Biegung kommen, wo wir das großartigſte Gebirgspanorama vor uns liegen ſehen. Fortwährend wechſeln die Bilder: über Berge, durch reizende Thäler und durch ſchöne Ortſchaften führt unſer Weg; durch enge Felsthore kommen wir auf ſchöne,

Digitized by Google

mit Wein, Orangen, Mandeln, Weizen, Cochenille-Cacteen u. ſ. w. bebaute liebliche Ebenen. In den Felswänden ſieht man noch die Oeffnungen der alten Höhlenwohnungen der Ureinwohner, der Wandſchen, deren Nachkommen, ſtattliche hohe Geſtalten, in ſaubern Kleidern und würdevollem Gang die Landſtraße beleben. Die Fahrt, welche uns nur eine Erfriſchung gewähren ſollte, gibt uns keine Gelegenheit zu eingehendern Nachforſchungen, und nach Las Palmas zurückgekehrt, können wir die Abſicht der Beſichtigung der Stadt auch nicht mehr ausführen, weil an dem Fockmaſt unſerer Fregatte der ſogenannte „Blaue Peter" weht, die blaue Flagge mit weißem Viereck in ihrer Mitte, welche allen am Lande befindlichen Perſonen der Beſatzung die ſofortige Rückkehr auf das Schiff anbefiehlt, welchem Befehl wir ungeſäumt folgen müſſen.

Die Urſache der plötzlich veränderten Reiſedispoſition liegt darin, daß der Anker trotz des nur leichten Windes das Schiff nicht halten will, daher wahrſcheinlich in dem als ziemlich ſchlecht bekannten Ankergrund nicht gefaßt hat, weshalb der Commandant es vorzieht, die Reiſe fortzuſetzen und gar nicht erſt den Verſuch mit einem zweiten Anker zu machen. Nachdem der Anker gelichtet iſt, zeigt es ſich, daß der eine dicke eiſerne Pflug abgebrochen iſt, ein Schaden, welcher den Anker bis zur erfolgten Reparatur unbrauchbar macht und wahrſcheinlich dadurch entſtanden iſt, daß dieſer bei ſeinem Fallen auf 30 m Tiefe auf einen Felsblock traf.

In den letzten Tagen, ſeitdem wir uns auf der Reiſe von Gran Canaria nach San Vincent befinden, war die Luft außergewöhnlich klar. Dies ſchließt auch aus, daß der friſche Nordoſtwind, welchen wir zur Zeit haben, ſchon der Paſſat ſein kann, für welchen wir ihn gehalten haben, denn mit dem Paſſatwind iſt immer ein größerer Feuchtigkeitsgehalt der Luft und ſomit größere Dichtigkeit derſelben verbunden. Der Sternenhimmel wurde einem

Las Palmas auf Gran Canaria.

so nahe gerückt, daß man die aus dem ganzen flimmernden Heer heraustretenden größern und hellern Sterne mit der Hand erreichen zu können meinte. Der äußere Rand der Sonne zeichnete sich bei ihrem Auf- und Niedergang so scharf ab, daß der erste und letzte Lichtrand wie ein feiner seidener Faden erschien. Dieser außerordentlich klaren Luft ist es auch zuzuschreiben, daß wir die nördlichste der Capverden, die Insel San Antonio, heute auf 72 Seemeilen Entfernung sehen können. Es ist dies eine große Seltenheit, da diese Inselgruppe ja in dem Gebiet liegt, in welchem fast jahraus jahrein der von der großen afrikanischen Wüste herkommende Staub niederfällt. Derselbe muß, auch wenn er sich oft nicht nachweisen läßt, doch fast immer in der hiesigen Luft liegen, weil keine andere Erklärung für die Thatsache gefunden werden kann, daß diese Inseln bei dem schönsten und denkbar klarsten Wetter in der Regel nur auf 4 bis 6 Seemeilen Entfernung, selten auf weitere, bis zu 20 Seemeilen reichende Strecken zu sehen sind. In dieser Eigenthümlichkeit liegt eine große Gefahr für die Schiffe und namentlich gilt dies für die Nacht, wo man sich eigentlich nur auf das Gehör verlassen darf, denn auch die Wassertiefen sind bis dicht an die Küsten so große, daß von dem Loth kein Gebrauch gemacht werden kann. Nur das Geräusch der Brandung zeigt dem Ohr an, wenn man sich zu nahe dem Lande befindet, und wenn dieser Warner sich hören läßt, ist es oft schon zu spät. Muß man bei klarem Wetter die über 2000 m hohe Insel San Antonio auch mehr denn 90 Seemeilen weit sehen können, so ist der Seefahrer doch nicht an eine solche Erscheinung gewöhnt. Um so überraschender mußte es für uns sein, heute Vormittag plötzlich auf dem blaugrünen Himmelsgrunde eine weit über den Horizont ragende und wie mit der Zeichenfeder gezogene feine Linie zu erblicken, welche nur der Insel San Antonio angehören kann und uns deren Umrisse angibt; das innerhalb dieser Linie liegende Land bleibt aber merkwürdigerweise dem Auge trotzdem verschleiert. Das Bild gleicht einer eben begonnenen Zeichnung auf colorirtem, abgetöntem Papier, durch dessen unten dunklere und oben hellere Färbung sich eine scharfe, gewundene und gezackte Linie hindurchzieht. Erst im Laufe des Nachmittags, nachdem wir uns der Insel 20 Seemeilen mehr genähert haben, fängt die Masse an, sich aus der Himmelsfärbung herauszugestalten, und wir müssen noch bis zum Sonnenuntergang warten, ehe das Land genügende Färbung erhält, um dem Auge seine Formen offenbaren zu können. Zu dieser Zeit steht das

Digitized by

Schiff immerhin noch so weit ab, daß etwa nur die obern drei Viertel der Insel für uns sichtbar sind.

Nach Porto Grande auf der Insel San Vincent sind wir nunmehr — verschlagen. Der Commandant hat sich zwar diesen Platz für seine dienstlichen Zwecke ausgesucht, um hier, wo nichts den Menschen an Land zieht und keine fremden Kriegsschiffe Kritik üben können, der Ausbildung der Cadetten und Mannschaften ganz ungestört 14 Tage widmen zu können; für alle übrigen Personen mit Ausnahme des Ersten Offiziers aber ist es ein Platz, den man nur unter dem Druck der Nothwendigkeit aufsuchen kann.

San Vincent ist eine Felseninsel, auf der man nach langem Suchen vielleicht einmal einen kleinen grünen Zweig finden kann, wogegen während der Regenzeit Gräser auf ihr wachsen, die in unheimlich schneller Zeit nach dem ersten Regenfall aus dem Boden hervorschießen. Diese geben ihr allerdings ein ganz freundliches Ansehen. In saftig frischem, grünem Kleid ergötzt sogar jedes sonst plumpe Stück Erde unser Auge, wie anziehend muß daher ein aus hohen steilen Felsen gebildetes, wild zerklüftetes Land erscheinen, wenn es zum großen Theil mit jungen Trieben der Pflanzenwelt bedeckt ist? Außer Gräsern und Moosen gedeiht aber, wenn wir von den in der Stadt mühsam unterhaltenen kleinen Gärten absehen, nichts auf San Vincent, und doch bringt die Insel den dort Handel treibenden Europäern wie den Eingeborenen größere Reichthümer, als auf den andern, vielfach fruchtbaren Inseln der Gruppe erworben werden können. Die Insel San Vincent hat den Vorzug, daß San Antonio ihrem „Porto Grande" genannten Hafen gegenüberliegt, diesen nach Norden gegen Wind und Seegang abschließt und ihn dadurch zu einem guten und zu dem einzigen Hafen der ganzen Gruppe macht. Dieser ist denn auch die Veranlassung, daß die in früherer Zeit verödete Felseninsel mit dem Aufschwung der Dampfschiffahrt zu einem wichtigen Platz wurde, nachdem Einrichtungen getroffen waren, um die Schiffe mit Kohlen und Trinkwasser versorgen zu können. Einem unternehmenden Engländer gebührt das Verdienst, die Bedeutung von Porto Grande zuerst erkannt zu haben. Er legte Kohlenlager an und fügte diesen später Einrichtungen hinzu, um aus dem Meerwasser Trinkwasser herzustellen, weil der Wasservorrath der Insel kaum für die eigene Bevölkerung ausreicht und Wassermangel jeder auf die Seeschiffahrt gegründeten Handelsunternehmung hinderlich ist.

Die Dampfer verschiedener regelmäßiger Passagier- und Postlinien

Digitized by Google

nach dem Cap der Guten Hoffnung, nach Brasilien und dem La Plata machten diesen für sie außerordentlich günstig gelegenen Hafen zu ihrer regelmäßigen Kohlenstation, welche nun wiederum von Einfluß auf die Bauart und Verwendung der Schiffe wurde, weil diese nunmehr an Stelle des für einen größern Seeweg bedingt gewesenen Kohlenvorraths mehr Güter laden konnten. Diesen Dampfern folgten dann bald Kriegsschiffe und Frachtdampfer, auch laufen Walfischfänger, welche den Walfisch in den hiesigen Gegenden mit Explosionsgeschossen jagen, ab und zu hier an, sodaß Porto Grande einen ganz lebhaften Verkehr erhielt.

Lange Zeit blieb Mr. Miller ohne Concurrenz auf San Vincent, wo er, umgeben von der von ihm abhängigen farbigen Bevölkerung, wie ein kleiner König lebte; erst in neuerer Zeit und Jahre nach unserm Besuch haben auch Deutsche dort Kohlenlager errichtet.

Die Insel ist etwa zwölf Seemeilen lang und fünf breit; das nicht sehr hohe Land ist gebirgig mit scharf gezeichneten Gipfeln. Die felsige Küste steigt ziemlich schroff auf, doch ist sie an ihrem Fuß von einem sandigen Strand umgeben, welcher angenehme Badeplätze bietet. Von der an der Nordseite liegenden Hafenbucht aus zieht sich zwischen zwei Bergketten ein Thal südlich und in diesem liegt zunächst dem Strand die Stadt. Das Thal erstreckt sich bis zur Mitte der Insel und läuft dann bis zu ihrem Ostende.

Die Bevölkerung, welche nur in Porto Grande wohnt, besteht zur Zeit aus ungefähr 500 Seelen, und zwar mit Ausnahme der wenigen hier ansässigen Europäer nur aus Negern und von diesen abstammenden Farbigen. Die Farbigen, welche wol die Mehrzahl bilden, sind schöne, kräftige Leute mit hübschen Gesichtszügen. Hier sieht der aus seiner Heimat kommende Europäer auch zum ersten mal Menschen der heißen Zone, da Madeira und die Canarischen Inseln wol vorzugsweise von Abkömmlingen der Europäer bewohnt sind. Hier kann er auch zum ersten mal sehen, daß die Weiber der wilden Völkerschaften von der Nothwendigkeit, sich sittsam zu bekleiden, nicht überzeugt sind, denn wenn sie an einem von der Stadt etwas abgelegenen Platz, wo eine kleine Quelle mündet, die ihnen anvertrauten Wäschestücke reinigen, machen sie es sich sehr bequem.

Die Wohnungen der Europäer sind stattlichere, dem Klima zweckmäßig angepaßte Häuser; die der einheimischen Bevölkerung bestehen in kleinen Hütten. Ein ganz gutes Gasthaus steht in der Nähe des Strandes.

Digitized by Google

Die sogenannten frischen Lebensmittel: lebendes Vieh, Gemüse und Früchte, werden sämmtlich in offenen Booten von der fruchtbaren Insel San Antonio gebracht, deren Bewohner einen lebhaften Handel mit Porto Grande unterhalten.

Die Eingeborenen arbeiten für die Weißen und ernähren sich theilweise von dem Fischfang, welcher hier reiche Beute gibt. Ein etwa 40 cm langer, dunkel rosarother Fisch schmeckt ebenso gut, wie er schön aussieht.

Die Zerstreuungen, welche Porto Grande dem Seefahrer zu bieten vermag, sind sehr dürftig. Am Tage kann man, auf der Veranda des Gasthauses sitzend, die Fernsicht genießen, kaltes schweres Bier trinken und rauchen, auch Billard spielen, wenn man sich bei der Hitze zu solch körperlicher Anstrengung aufzuschwingen vermag. Nachmittags kann man am öffentlichen Strand, gegen die Stadt hin durch einige größere Felsen gedeckt, ein Bad nehmen; muß hier aber trotz aller Vorsicht gewärtig sein, von Spaziergängern überrascht zu werden. Dem Naturfreund wird als Bestes ein Spaziergang am Spätnachmittag über die nächste Hügelkette nach dem an der Windseite gelegenen Oststrand erscheinen, doch ist der Weg bei der Hitze auf dem glühenden Gestein beschwerlich und anstrengend. Immerhin findet man am Ziel reichliche Entschädigung und Erfrischung und würde wol öfter dorthin wandern, wenn man nachher nicht auch noch den umgekehrten Weg zurücklegen müßte. An dem Oststrand weht der Wind frisch, die heranstürmende See ist von solch urwüchsiger Kraft, das Spiel der Brandung zwischen den in das Meer vorgeschobenen schwarzen Klippen, welche als kleine Kegel und niedrige kleine Rücken über die Wasserfläche hervorragen, ist von einer so fesselnden Vielseitigkeit, daß man gern einige Stunden auf dem weichen Sand im Schatten der Felswände sitzt, das Wasser der auflaufenden Wellen bis dicht an sich herankommen läßt, dem geschäftigen Treiben der Krebsthiere zusieht und den würzigen Duft einathmet, welchen Wind und Wogen uns von der offenen See bringen.

Eine Hauptzerstreuung bilden allerdings die hier vorsprechenden großen Passagierdampfer. Mit ihrem Eintreffen gewinnt Porto Grande ein vollständig anderes Bild. Noch ehe der Koloß zu Anker liegt oder sich an der für ihn bereit liegenden Boje festgemacht hat, stoßen schon die mit Kohlen beladenen Prähme vom Lande ab, unter dem selbstverständlichen Lärmen der Kohlenträger, welche in leichten schmutzigen Kleidern, ein Tuch um ihren Wollkopf gewickelt, oben auf den Kohlen

Digitized by Google

ſitzen. Alle ſprechen und ſchreien gleichzeitig, das iſt nun einmal Negerart. Den Kohlenprähmen ſchließen ſich Boote mit friſchem Fleiſch und Früchten an, oft folgt auch noch ein Waſſerprahm. Dieſem Zug entgegen fahren in Schiffs- und Landbooten die Paſſagiere dem Land zu. Treibt ſie nicht die Neugierde dahin, dann iſt es doch der Trieb, dem Kohlenſtaub auf dem Schiff zu entgehen, wahrſcheinlich aber iſt es beides. Es iſt ein wunderlicher Anblick, auf einmal ſo die Bewohner von Stadt und Schiff ausgetauſcht zu ſehen und zu beobachten, welches Leben die fremde Einwanderung auf beiden Seiten erzeugt. Denn faſt die ganze männliche Bevölkerung von Porto Grande, ſowol die weiße wie die farbige, iſt jetzt auf dem Schiff, und die Farbigen, welche ſonſt in ihrer Trägheit kaum ſichtbar werden, tummeln ſich nun an deſſen Außenſeiten mit ſolcher Lebendigkeit herum und vollführen einen ſolchen Höllenlärm, daß man glauben könnte, ſie wollten dort Kräfte ſammeln, um nachher wieder acht Tage faulenzen zu können. Das Schiff ſelbſt, welches vorher mit vielen hundert Menſchen geräuſchlos angefahren kam, iſt jetzt, von den Negern umgeben, der Herd des Lärmens, welches den ganzen Hafen erfüllt. Die vorher ſcheinbar ſchlafende Stadt iſt überflutet von europäiſch gekleideten Menſchen beiderlei Geſchlechts, welche eilig durch die Straßen ſchreiten und die nächſte Umgebung der Stadt abſuchen, um etwas Fremdes und Neues zu ſehen. Kommt der Dampfer von Europa, dann wollen die Paſſagiere die erſten leibhaftigen Neger in der Freiheit ſchauen; kommt er von dem Cap der Guten Hoffnung oder von Braſilien, dann hoffen viele, ſchon hier etwas wirklich Europäiſches zu finden. Viel Zeit aber haben beide Theile nicht, denn nach wenigen Stunden muß der Dampfer ſchon wieder weiter, und dieſe Eile theilt ſich dem Hafen wie dem Lande mit. Luſtig und bunt geht es in Porto Grande her; aber man iſt befriedigt wie nach dem Erwachen aus einem böſen Traum, wenn der unruhige Gaſt den Hafen erſt wieder verlaſſen hat.

Eine beſondere Eigenthümlichkeit hat Porto Grande noch. Es iſt die, daß große Fiſche gern ihren Beſuch hier abſtatten. Dies gilt ebenſo wol von Wal- und Haifiſchen wie von Rochen. Der Walfiſch hat von uns nichts zu befürchten; die andern aber werden gejagt, ſobald ſie ſich zeigen — bei unſerm diesmaligen Aufenthalt leider ohne Erfolg. Ein mehr als fünf Meter langer, außergewöhnlich großer Haifiſch umkreiſte eines Tages das Schiff, er biß auch auf die Angel, kam aber wieder los, weil dieſe ungeſchickt gehandhabt wurde. Daß er das Weite ſuchte, den fetten Köder im Stich ließ und nicht zum

Digitized by Google

zweiten mal anbiß, ist auch etwas, was nur in Porto Grande vorkommen kann. An einem andern Tage tauchen in der Nähe des Schiffes aus der Tiefe in dem klaren Wasser zwei merkwürdige, fast kreisrunde Körper auf, welche man für große Tischplatten halten könnte. Es sind dunkelbraun gefärbte Flügelrochen, auch Seeteufel genannt, von über $2^1/_2$ Meter Durchmesser. Schnell ist ein besonders jagdeifriger Offizier mit einer Harpune in einem Boot und folgt den langsam aus dem Hafen schwimmenden Thieren. Er erreicht sie auch und kommt bei dem einen zum Wurf; die Harpune, welche unglücklicherweise eine Stelle trifft, in die sie nicht eindringen kann, prallt aber ab, worauf die Thiere das Weite suchen.

Die „Najade" nutzt ihre Zeit gut aus, es wird fleißig exercirt und namentlich das Boots- und Landungsmanöver gepflegt, weil das Schiff zu dieser Uebung für lange Zeit keine Gelegenheit mehr finden wird. Es ist in fremden Ländern nicht gern gesehen, daß Kriegsschiffe anderer Nationen bewaffnete Truppen landen, meistentheils wird es sogar überhaupt nicht erlaubt. So werden wir vielleicht auch keine Gelegenheit mehr finden, die Einzelheiten eines solchen Manövers kennen zu lernen, wenn wir nicht die uns hier gebotene dazu benutzen.

Um die Truppen an irgendeinem entlegenen Strand landen zu können, bedarf man der Boote; mit diesen kann man aber nicht einfach an Land fahren, sondern muß mit ihnen kriegskunstmäßig vorgehen. Eine sehr gefährliche Lage für eine Landungstruppe ist immer die, wenn die Boote sich in dem Schußbereich eines am Lande versteckten Feindes befinden, weil jedes in die mit Menschen überfüllten Fahrzeuge einschlagende Geschoß einen Mann treffen muß, und dieser Zustand, wo die Leute einem unsichtbaren Feind als Zielscheibe dienen, demoralisirend auf die Truppe wirkt. Eine ähnliche Gefahr liegt bei der Ausschiffung vor, wenngleich hier die Truppe schon in Bewegung kommt, und durch ihr persönliches Vorgehen den vielleicht vorher gesunkenen Muth wiederfindet. Das Schlimmste aber ist, wenn eine Truppe sich vor einem überlegenen Feind auf dem Rückzug befindet, denn dann wird sie, wenn der Feind thatkräftig vorgeht und das Schiff sie nicht etwa mit seiner Artillerie decken kann, während der Einschiffung und ehe die Boote aus dem feindlichen Schußbereich kommen können, aufgerieben. Diesen, namentlich in moralischer Beziehung großen Gefahren zu begegnen ist der Zweck der Bootstaktik.

Das Landungscorps unsers Schiffes zählt mit Offizieren, Arzt, Krankenträgern u. s. w. im ganzen 230 Köpfe, zu deren Beförderung

Digitized by Google

6 Ruderboote zur Verfügung stehen, welche bei weitern Expeditionen von der Dampfpinasse geschleppt werden oder bei günstigem Wind sich ihrer Segel bedienen, damit die Mannschaften möglichst frisch an Land kommen. Die Boote — 2 Barkassen, 1 Pinasse, 2 Kutter und 1 Jolle — sind von verschiedener Größe. Die Barkassen sind 12 m lang, 3,15 m breit, 1,25 m tief; die Pinasse ist 9,5 m lang, 2,65 m breit und 1,1 m tief; die Kutter sind je 8,5 m lang, 2,1 m breit und 0,8 m tief. Die 5,5 m lange, 1,8 m breite und 0,7 m tiefe Jolle dient als Lazarethboot. Auf dem Schiff bleiben 160 Köpfe zurück.

Den Befehl über die Landungstruppe führt bestimmungsmäßig der Erste Offizier, weil der Commandant bei dem ihm anvertrauten Schiff bleiben muß. Allerdings gibt es auch Fälle, wo dieser selbst die Führung übernehmen muß, doch geschieht dies dann unter seiner Verantwortlichkeit, und wird ein solcher Fall auch nur eintreten, wenn man erst an Land entscheiden kann, ob ein feindliches Vorgehen gerechtfertigt ist oder nicht.

Was alles zu einer Ausschiffung und Landung gehört, wie die Boote vorgehen, und wie die Truppe landet, werden wir am besten bei der Besprechung des Manövers selbst erfahren. Vorweg sei nur gesagt, daß dieses stets ohne vorherige Vorbereitungen geübt wird, weil derartige Landungen, wenn sie an den Küsten wilder Völkerschaften erfolgen, sich meistentheils in überraschender Weise als nothwendig herausstellen werden; andererseits bietet aber auch das Schiff, welches ja immer auf alle möglichen Zufälligkeiten vorbereitet sein muß, nicht den erforderlichen Raum, um die für einen bestimmten Zweck nothwendigen Gegenstände eher von ihrem ständigen Aufbewahrungsort entnehmen zu können, als bis die Nothwendigkeit dies fordert.

Lassen wir nun das Bild, wie es sich dem Beobachter bietet, an uns vorüberziehen!

Von dem Hinterschiff kommt der Commandoruf: „Alle Mann Boote aussetzen!“, welchem sofort ein bestimmter Pfeifenlockruf eines Bootsmannsmaaten folgt, in welchen sämmtliche Pfeifen im ganzen Schiff an dem Ort, wo deren Inhaber sich gerade befinden, einfallen. Dem Pfeifensignal folgt dann noch einmal der in das innere Schiff gerufene Befehl: „Alle Mann Boote aussetzen!“

Aus den Luken stürzen die Leute an Deck, um sich auf ihre Stationen zu begeben; doch schon ehe sie alle oben angelangt sind, hat der Erste Offizier das nächste Ausführungscommando gegeben, welchem dann, je nach dem Stand des Manövers, die weitern folgen.

Digitized by Google

Matrosen entern in die Takelage, Raaen werden gekreuzt und besonders starke Flaschenzüge an ganz bestimmten Punkten befestigt, damit die großen Gewichte[1], welche in den Decksbooten enthalten sind, zunächst möglichst sicher gehoben, dann ausgeschwungen und demnächst in das Wasser herabgelassen werden können. Viermal muß dasselbe Manöver wiederholt werden, ehe die vier Decksboote im Wasser sind, während die andern leichtern Boote einfach an ihren Kranen, in welchen sie stets außerhalb der Schiffswand hängen, in das Wasser herabgelassen werden.

Nach 8 Minuten ist dieses Manöver beendet. Ein Hornsignal gibt den Befehl, die Boote zu armiren, und nun werden die unten genannten Gegenstände durch die in der Schiffsrolle für jede Sache vorher bestimmten Leute, welche aus den an Bord Zurückbleibenden gewählt sind, zu den Booten gebracht, während die zur Landungstruppe gehörigen Mannschaften den vorgeschriebenen Anzug anlegen und sich mit ihren Waffen versehen. Diese Gegenstände sind:

Drei Boots- beziehungsweise Landungsgeschütze (8 cm-Kanonen), welche zuerst im Boot in besondern Bootslafetten und nachher an Land in andern Lafetten Verwendung finden. Eine Revolverkanone. Für jedes Boot ein Kompaß mit Kompaßhaus und Licht; ein Anker mit Ankertau; die der Bootsarmirung angepaßte Munition; Wasserfässer mit Trinkwasser; Proviant für 24 Stunden; Signalflaggen; wollene Decken; ein Loth mit Leine. Die Jolle erhält als Lazarethboot ihre besondere Ausstattung.

Die zur Landungstruppe gehörigen Mannschaften treten bootsweise auf dem Oberdeck an, werden von ihren Offizieren auf die Vollständigkeit ihrer persönlichen Ausrüstung gemustert, erhalten ihre Handmunition, eine mit Kaffee, Thee oder Wasser gefüllte Labeflasche, etwas Mundvorrath und besteigen dann die bereits fertig ausgerüsteten Boote, welche etwa eine halbe Stunde nach dem ersten Befehl die Fahrt antreten können. Sollte die Dampfpinasse noch nicht genügend Dampf haben, dann folgt sie, wenn die Aufgabe der Landungstruppe keine Verzögerung erleiden kann, nach, um bei dem Schutz der nur unter einer kleinen Bedeckungsmannschaft am Strand zurückbleibenden Boote mitzuwirken und bei der später erfolgenden Rückkehr Schleppdienste zu verrichten.

Die Boote nehmen die befohlene, den jeweiligen Verhältnissen angepaßte Fahrordnung auf und steuern in geschlossener Gruppe ihrem Ziel zu.

---

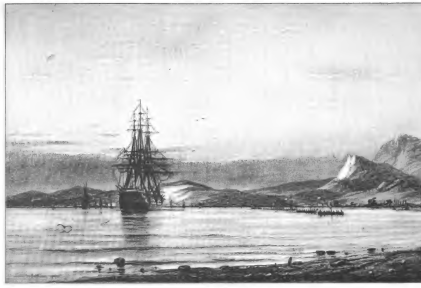
[1] Eine Barkasse, das leere Boot ohne Ausrüstung, wiegt 3600 kg.

Digitized by Google

Im Schußbereich des Landes wird eine Linie gebildet, die mit dem Strand parallel laufend den meisten Schutz gegen feindliches Feuer gewährt, und auch ein gleichzeitiges Landen der Boote gestattet. Ob dieses aber angeordnet wird, hängt sowol von dem Gelände des feindlichen Gebiets, wie von der Beschaffenheit des Strandes, der Wassertiefe und der Brandung ab. Bildet das sich an den Strand anschließende Gelände eine übersehbare offene Ebene ohne Feind, dann werden die Mannschaften zur Ausnutzung der Zeit gewiß gleichzeitig landen; andernfalls aber werden die beiden Barkassen mit ihren Geschützen das Land so lange beobachten oder unter Feuer halten, bis die Vorhut mit dem Geschütz der Pinasse die nächste Umgebung des Strandes gesäubert und dort festen Fuß gefaßt hat, sodaß nunmehr die Geschütze der Barkassen mit Sicherheit an Land gebracht werden können, nach welcher Arbeit erst der allgemeine Vormarsch angetreten werden kann.

In dem einfachsten Fall werden die Boote gleichzeitig in einer Linie dem Lande zusteuern, in der Nähe desselben ihren Anker vom Heck aus in das Wasser werfen, und dann mit aller Kraft gegen den Strand rudern, sodaß sie mit dem Bug möglichst hoch auf denselben laufen und dort von selbst fest liegen, wonach die Leute auf die den örtlichen Verhältnissen entsprechende bequemste Art an Land kommen können. Bei dem Friedensmanöver springen dann häufig, weil dies, wie man zu sagen pflegt, forsch ist, die Offiziere zuerst ins Wasser, worauf ihnen die Mannschaften auf gleiche Weise folgen. Im Ernstfall dagegen wird der Befehlshaber dafür Sorge tragen, daß die ganze Truppe möglichst trockenen Fußes an Land kommt, damit nicht ihre Marschfähigkeit durch die nasse Fußbekleidung von vornherein in Frage gestellt wird. Es werden dann entweder aus Masten und Rudern ähnliche Laufbrücken gebildet, wie sie für die Geschütze schon vorhanden sind, oder die Leute entledigen sich ihrer Stiefel und Unterkleider und ziehen dieselben am Lande wieder an, wenn sie nicht durch die bei den Booten zurückbleibenden Bedeckungsmannschaften nach und nach dorthin getragen werden. Sind die Leute aus den Booten heraus, dann werden diese wieder frei schwimmen, und können nunmehr leicht von den Bedeckungsmannschaften an dem Ankertau, welches gleich nach dem Auflaufen auf den Strand steif durchgeholt worden war, in freies Wasser gezogen werden, wo sie vor ihrem Anker liegend gegen eine feindliche Ueberrumpelung und gegen die Einflüsse von Seegang, von Ebbe und Flut gesichert sind.

Digitized by Google



Landungsmanöver in Porto Grande (S. Vincent). S. 110.

Digitized by Google

Um aber all die Verhältnisse kennen zu lernen, welche bei einer solchen Landung eintreten können, müssen wir uns den schwierigsten Fall denken.

Der vor uns liegende Strand wird von Wald und Buschwerk umrahmt, und Brandung erschwert das Landen. Sie ist zwar nicht so hoch, um die Landung unmöglich zu machen, gestattet aber doch nicht, daß die Boote auf den Strand laufen können. Diese müssen deshalb vorher ankern, damit sie mit ihrem Bug, welcher mehr Schwimmfähigkeit als das Heck hat, gegen die Brandung zu liegen kommen, weil das Boot in dieser Lage weniger Wasser schöpfen wird als wie in der umgekehrten.

Die Boote müssen gewärtig sein, aus dem Waldesrand feindliches Feuer zu erhalten, sie nähern sich daher dem Lande mit Vorsicht. Die Barkassen geben so viele Leute, als die Kutter noch aufnehmen können, an diese ab und bleiben dann zurück, um mit ihren Geschützen das Granatfeuer gegen den Feind eröffnen zu können. Die Pinasse, die beiden Kutter und die Jolle gehen nun mit äußerster Geschwindigkeit vor. Erhalten sie feindliches Feuer von einer Stelle, welche in einer Linie mit ihnen und den Barkassen liegt, so schwenken sie auf erhaltene Hornsignale ab, um an einem Punkt zu landen, wo sie das Feuer der Geschütze nicht beeinträchtigen. Sie drehen außerhalb der Brandung um, werfen ihren Anker in den Grund und fahren nun rückwärts so nahe an den Strand, daß sie, in der Brandung auf- und niedertanzend, noch eben gut schwimmen und nicht auf den Grund stoßen. Durch das Geschützfeuer der Barkassen gedeckt, geht die Ausschiffung vor sich. Die Truppen ordnen sich am Lande, kleine Abtheilungen gehen zur Auskundschaftung vor, und das Ganze folgt dann, entweder Deckung suchend oder im Sturmschritt mit „Marsch, Marsch, Hurrah!“.

Mit den an einer Signalstange geheißten Flaggen wird das Feuer der Barkassen vom Lande aus geleitet, und diesen Booten auf demselben Wege auch der Befehl zum Landen ertheilt, sobald die Lage dies gestattet. Die schweren Boote liegen nun auch in der Brandung. Matrosen stehen zwischen Boot und Strand im Wasser, um die Laufplanken für die Geschütze zu befestigen, andere sind damit beschäftigt, diese in die Landungslafetten zu heben und sie zunächst nach dem Heck der Boote zu bringen. Die Zugmannschaften der Geschütze, je 8 Mann, stehen am Ende der Laufplanken mit den übergehängten Gurten und den Protzen bereit, sie zu empfangen. Jetzt ist es Zeit: das Boot liegt einen Augenblick ruhiger, und das Geschütz fährt die Planken hin-

Digitized by Google

unter in das aufſpritzende Waſſer, der Lafettenſchwanz wird in die Protze eingehakt, und mit Hurrah geht es den Strand hinauf. Die Mannſchaften ziehen ihre Stiefel wieder an, Leute mit Aexten und Spaten gehen als Sappeure voraus, und die Geſchütze werden nun im Trabe, gefolgt von dem Reſt der Landungstruppe, dahin gezogen, wo die Vorhut ſich ſchon befindet.

Unſer hieſiger Aufenthalt gibt uns Gelegenheit, noch einen andern Dienſtzweig kennen zu lernen. Das in Porto Grande künſtlich hergeſtellte Trinkwaſſer iſt theuer und theuerer, als wenn man ſich das Meerwaſſer auf dem Schiff mit dem eigenen Apparat deſtillirt. Der Commandant muß daher darauf verzichten, ſeinen Bedarf hier vom Lande aus zu decken, weil er ſonſt, wie früher ſchon ausgeführt, den Preisunterſchied aus ſeiner Taſche zahlen muß. Andererſeits erzeugt aber der Deſtillirapparat in dem Schiff und zwar vornehmlich in dem Wohnraum der Mannſchaften eine ſo hohe Wärme, daß ein für das Wohl der Beſatzung beſorgter Commandant von der Benutzung dieſes Apparats abſehen wird, wenn er auf irgendeine andere Weiſe ſeinen Waſſervorrath ergänzen kann. Hierzu bietet ſich nun in der Tarrafal-Bai auf der Inſel San Antonio eine gute Gelegenheit, da ein aus den Bergen kommender kleiner Fluß mit gutem Waſſer dort mündet, und ein unternehmender Einwohner das Flüßchen in ein kleines Baſſin in der Nähe des Strandes geleitet hat. Hierdurch hat der Beſitzer ſtets einen größern Vorrath an Waſſer bereit, und die Schiffe können es ohne große Mühe entnehmen. Er erhebt für je 500 Liter Waſſer, welches das Schiff ſich ſelbſt holen und ſchöpfen muß, eine Abgabe von etwa 2 Mark.

Allerdings iſt der Ankerplatz nur bei den während des größten Theils des Jahres vorherrſchenden öſtlichen Winden benutzbar, weil man erſt ſo nahe am Lande Ankergrund findet, daß man bei auflandigem Wind, und das ſind alle weſtlichen zwiſchen Nord und Süd liegenden Winde, dort nicht ankern kann.

Schon morgens $4^1/_2$ Uhr verlaſſen wir Porto Grande, um in Tarrafal-Bai den ganzen Tag vor uns zu haben. Gegen 8 Uhr ſind wir dort zu Anker und liegen etwa 150 m von dem Strand entfernt vor einem köſtlichen Stück Erde, vor einer von reichem Pflanzenwuchs überdeckten ſteil aufſteigenden Schlucht, welche ſich mit den ſie einfaſſenden maleriſchen Bergwänden in den Wolken verliert. Eine leichte Südweſtdünung, welche das Schiff kaum zu bewegen vermag, erzeugt eine niedrige unbedeutende Brandung an der Küſte. Ein Boot fährt

Digitized by Google

zunächſt an Land, um eine Waſſerprobe für den Arzt zu holen, und währenddeſſen werden an Bord die nothwendigen Vorbereitungen getroffen.

Die Waſſerſäcke, welche während der Nacht in ſüßem Waſſer gelegen hatten, werden in die Kutter gebracht und das Druckwerk mit den erforderlichen Schläuchen wird bereit geſtellt.

Früher waren die Schiffe zu ſolchem Zweck mit großen Waſſerfäſſern ausgerüſtet, welche an Land gefüllt, danach in das Meer gerollt und dann zu dem Schiff geſchleppt wurden, wo man ſie überheißte und das Waſſer von dem Oberdeck aus durch Schläuche in die eigentlichen Waſſerbehälter ſtürzte. Auf den neuern Schiffen hat man aber nicht mehr den Raum zur Verfügung, um die Fäſſer aufbewahren zu können; auch war es kaum möglich, dieſelben ſo rein zu halten, wie es wünſchenswerth ſein mußte, da der zurückbleibende kleine Waſſerreſt in der feuchten Schiffsatmoſphäre nicht austrocknen konnte und in Fäulniß überging. So kam man dazu, an Stelle der Fäſſer die Boote zu verwenden und in dieſe noch einen den ganzen innern Bootsraum ausfüllenden Sack aus Segeltuch zu legen, damit das etwa überſpritzende Seewaſſer ſich nicht mit dem Trinkwaſſer vermiſchen kann. Der Sack hat zwei ſchlauchartige Oeffnungen, die leicht zugebunden werden können, von welchen die eine den Pumpenſchlauch zum Füllen und Auspumpen aufnimmt, während die andere als Luftloch dient. Da bekanntlich naſſes Segeltuch ziemlich waſſerdicht iſt, ſo genügt es, den ſehr ſorgfältig genähten Sack vor dem Gebrauch einige Stunden in ſüßem Waſſer eingeweicht zu laſſen, um ihn für den Zweck brauchbar zu machen.

Nachdem die Waſſerprobe an Bord eingehend unterſucht und für gut befunden worden iſt, fahren die Boote mit den erforderlichen Mannſchaften an Land; das Druckwerk wird bei dem Baſſin aufgeſtellt und nun das Waſſer durch die bis zu dem Strand reichenden Schläuche in die Boote gepumpt. Bald iſt die Arbeit in vollem Gange. Sowie ein Boot voll iſt, wird es durch die Dampfpinaſſe zum Schiff geſchleppt, wo es leer gepumpt wird, während gleichzeitig die Leute am Lande das andere Boot füllen. Das leere Boot wird dann wieder zum Lande gebracht und das volle wieder zum Schiff. Die beiden Jollen bringen die Ablöſungsmannſchaften für das Druckwerk an Land. So wird ohne Mittagsruhe ununterbrochen geſchafft, und abends ſind etwa 40000 Liter Waſſer übergenommen und die ſämmtlichen Waſſerbehälter gefüllt.

Digitized by Google

Kaum ist das Schiff wieder seeklar, so zeigt es sich auch schon, daß es die höchste Zeit ist, Tarrafal-Bai zu verlassen. Die Dünung wird höher, dunkles Gewittergewölk zieht von Südwesten aus schnell auf uns zu. Ehe wir den Anker gelichtet haben, ist es 7 Uhr und Nacht geworden; unter Blitz, Donner und Regen dampfen wir gegen den starken Wind an in die offene See, wo um 8 Uhr die den Witterungsverhältnissen angepaßten Segel gesetzt werden. Unter diesen allein erfolgt die Weiterreise.

Digitized by Google

4. In der heißen Zone, unter der Herrschaft der Passatwinde.

Auf den großen Meeren, in jenen Breiten, wo in den beiden Gürteln zwischen den Wendekreisen und dem Aequator die gewaltigen, als Passatwinde bekannten Luftströmungen das ganze Jahr hindurch ununterbrochen über die Oberfläche unserer Erde hinwehen, oft wochenlang mit einer Kraft, welche der Stärke eines leichten Sturmes gleichkommt, weiß der Mensch der gemäßigten Zone kaum, daß er sich in den Tropen befindet. Die nur wenig voneinander abweichende Tages- und Nachtwärme (am Tage 27 bis 28°, des Nachts gewöhnlich 24 bis 25° C.) wird von dem aus den höhern Schichten niederfallenden und als Passatwind auftretenden kalten Luftstrom für das Empfinden so gemildert, und die reine mit Salzwasserdämpfen gemischte Luft ist von einer solch wohlthätigen Wirkung auf die Athmungsorgane des Menschen, daß dieser sich mit einem kaum zu beschreibenden Wohlbehagen der Einwirkung von Wärme, Wind und reiner Luft hingibt. Dafür aber empfindet er es auch doppelt unangenehm, wenn das Schiff für kurze Zeit in die Aequatorcalmen eintritt, wo man in der Regel alles findet, was die Tropen gefürchtet macht.

Wir sind endlich im Passat, und wenn wir vorläufig auch nur kurze Zeit in demselben verbleiben werden, so erfreuen wir uns doch gern an dem Wenigen, was uns zur Zeit geboten wird, zumal unser Weg später auch nach Westindien führt, wo wir das jetzt Versäumte nachholen können. Denn mit unserm jetzigen südwestlichen Curs müssen wir schon in wenigen Tagen den Gürtel der Aequatorcalmen durchschneiden, gehen dann in den Südostpassat über, in welchem wir uns auf dem Wege nach Rio de Janeiro auch nur 8 bis 10 Tage aufhalten werden.

Wir sind im Passat, und nur wer diese Zone auf einem Segelschiff durchkreuzt hat, vermag den ganzen in diesen Worten ruhenden

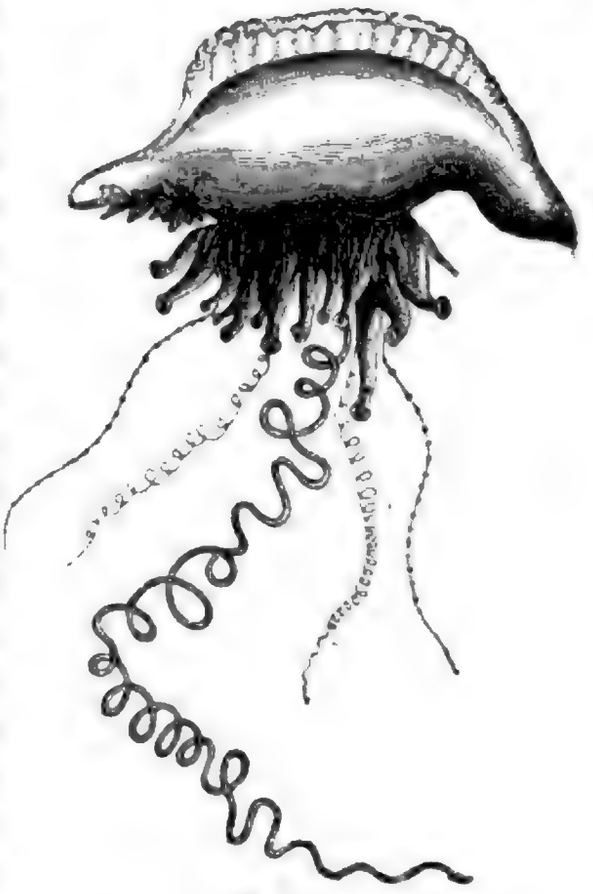
Digitized by Google

Zauber zu erfassen; den wirklich vollen Reiz kann aber nur ein Schiff genießen, welches von Europa nach Westindien bestimmt ist und auf dem Wege von Madeira dorthin in den Passat eintritt. Dieses kann mit fast mathematischer Sicherheit auf monatelange Beständigkeit der Witterung und des Windes rechnen und seinen Reiseweg so legen, daß es den Wind dauernd aus einer günstigen Richtung hat. Mit diesem Zeitpunkt hört die Unruhe auf, mit welcher man auf günstigen Wind gewartet hat, und nun kommt das Schiffsleben eigentlich erst in geregelte Bahnen.

Wir haben heute Sonntag. Dies ist der Tag, welcher mit seinem feierlichen Frieden, dem geputzten Schiff und den geputzten Menschen zur richtigen Passatstimmung gehört. Unter dem klaren, lichtblauen, etwas ins Weiße schimmernden Himmel, an dem die heiß strahlende Sonne nach dem unverrückbaren Gesetz der Weltordnung ihren Tagesweg zurücklegt und die festgeballten weißen Wolken in majestätischer Ruhe lautlos hinziehen, liegt in wunderbarster Beleuchtung die farbenprächtige Meeresfläche. Ihr nie ruhendes Wogenspiel fesselt den Menschen mit solch unwiderstehlicher Gewalt, daß er über die Bordwand geneigt oft stundenlang diesem Treiben zusieht und in die Tiefe schaut, die ihn schließlich mit so süßem Zauber umstrickt, daß er sich gewaltsam losreißen muß, um nicht der Versuchung zu erliegen und sich in die verführerische Flut zu stürzen, welche in die Unendlichkeit zu führen scheint. Hier zeigt sich das Meer in wahrhaft poetischem Gewand. Auf ihm ruht weder die Majestät der Windstille, noch bäumt es sich, in hohen Wasserbergen dahinstürmend, unter dem zürnenden Donnerwort der Windsbraut auf; in ihm webt und lebt nur das jugendkräftige, lebensfrische Walten der Natur, welches nichts als Freude athmet. Die blauen krystallklaren Wellen mit ihren schäumenden, schneeweißen Kämmen sind hoch, und doch niedrig. Sie sind so hoch, daß sie dem Schiff stärkere Bewegungen von der Art geben, wie sie der Seemann liebt, welcher den größten Theil seiner Seereisen unter Segel zurückgelegt hat. Für diesen muß das Schiff etwas schlingern und stampfen, wenn er die Empfindung der Vorwärtsbewegung haben soll. Ohne Wind gibt es kein Segeln und mit Wind gibt es kein ruhiges Wasser. Aus der Art der Bewegung fühlt man aber unten im Schiff, ob es vorwärts strebt oder nicht; das Torkeln des Schiffes in der Dünung bei Windstille ist von dem Schlingern und Stampfen bei frischer Brise so grundverschieden, daß jeder, welcher nur einmal darauf geachtet hat, den Unterschied sofort herausfühlen

Digitized by

wird. Die Bewegungen im Paſſat ſind daneben aber ſo weiche, daß man gegen ſie keine beſondern Vorſichtsmaßregeln zu treffen braucht; weder das Tafelgeſchirr rutſcht, noch fallen die Stühle um, und das leichte Balanciren des Körpers beim Gehen verurſacht den Menſchen ſo wenig Anſtrengung, daß ſie ſelbſt kaum empfinden, anders zu gehen als wie auf dem feſten Lande. Und doch ſind die Wellen niedrig genug, um der Meeresfläche den Charakter ſchönen Wetters zu erhalten. Es liegt in dieſen ſchönen Wogen ein kraftvolles Vorwärtsſtreben, und kräftig friſch klingt der an das Ohr ſchlagende tiefe Ton der ſich überſtürzenden rauſchenden Wellenkämme, welcher von dem friſchen Winde getragen zu den andern eilt und ſich mit dieſen zu einem melodiſchen, brandungsartigen Geräuſch vereint, wie wir es ſo gern an dem heimiſchen Strand hören, wenn der Wind die Wellen zu ihm treibt.



Seeblaſe.

Aber nicht nur das Leben im Waſſer und in der Luft erfreut den Menſchen, auch thieriſches Leben umgibt ihn in verſchwenderiſcher Fülle. Die ganze Flut iſt mit Fiſchen bevölkert, namentlich mit fliegenden Fiſchen, welche, ſelbſt wehrlos, nur dem Zweck zu dienen ſcheinen, mit ihren ungezählten Maſſen die Tafel aller übrigen Meerbewohner zu decken. Nicht einmal ihre Fliegekunſt ſchützt ſie vorübergehend vor allen ihren Feinden, denn der Bonito ſchnellt ihnen mit ſicherm hohen Bogenſprung nach und holt ſich auch in der Luft ſein Opfer aus ihrer Mitte. Hin und wieder läuft das Schiff an einem, von den Matroſen „Beidewinder“ oder „Portugieſiſches Kriegsſchiff“ genannten, farbenreichen Schwimmpolypen (Seeblaſe, Physalia utriculus) vorbei, welcher vor ſeinem in den Opalfarben ſchillernden Segel über das Weltmeer treibt. Er wird oft mit dem Papiernautilus (Argonauta argo) verwechſelt, hat mit dieſem aber nichts gemein, es ſei denn die Farbe. Der eigentliche, etwa 15 cm lange und 5 bis 7 cm dicke, aus ſogenannten Nährpolypen beſtehende Körper, von welchem lange

Fangfäden nach unten hängen, trägt oben eine über seine ganze Länge noch hinauslaufende halbmondförmige Blase, welche nach dem obern Rand keilförmig zuläuft und dort in einer wulstigen Naht endet. Der über die Wasserfläche hinausragende Theil der Blase nimmt nun, wenn das Thier dies nicht aus freiem Willen thun sollte, unter dem Druck des Windes eine sichelartige Form, ähnlich der eines geblähten Segels an, mit welchem der Polyp an dem Wind liegend treibt, woraus der Name „Beidewinder" (einer, der bei dem Wind segelt) entstanden ist. Es macht einen wunderbar anheimelnden Eindruck, wenn man diese kleinen duftigen Segler über die Wogen hintanzen sieht; man wähnt fast, winzig kleine Segelboote zu sehen.

Doch das Meer kann mit seiner Wasserfläche allein, und sei sie noch so schön, nicht das Menschenherz erfreuen. Die mit ihrer gleißenden Oberfläche für das Auge so prächtigen endlosen Gefilde öffnen sich ja tückisch und beutegierig, wenn der Mensch sich ihnen ohne Schutzvorrichtungen anvertraut, um sich über ihm zu schließen und seinen Körper den Bewohnern der Tiefe als Beute zu überliefern, oder ihn erst dann wieder an die Oberfläche abzustoßen, wenn sie das Leben aus ihm genommen haben. Um das Meer bewundern zu können, bedarf der Mensch des festen Landes oder eines zuverlässigen Schiffes als Standort, wo er sich vor der auf ihn lauernden Heimtücke sicher weiß. Die Zuverlässigkeit des Schiffes genügt aber auch noch nicht, sondern dessen äußere Gestalt muß auch ein Bild der vollendetsten Ordnung und der peinlichsten Sauberkeit sein. Je schöner das Schiff ist, um so schöner wird dem Menschen das Meer erscheinen. Ein unsauberer Mensch auf schmutzigem Schiff kann die Pracht der ihn umgebenden großartigen Natur nicht erfassen.

Wir haben nun ein starkes und schönes Schiff unter den Füßen, und wenn wir jetzt am Sonntagvormittag auf die Commandobrücke treten, dann liegt ein an Farben, Formen und Leben reiches Bild vor uns. Himmel und Wasser haben in der Nähe des Horizonts so gleichmäßige Farben, daß sie dort ineinander verschwimmen, wodurch die weißen Wellenkämme und der große Segler ebenso durch den unbegrenzten Aether zu schweben scheinen, wie die Wolken und der in der Höhe über dem Schiff stehende Fregattvogel in Wirklichkeit lautlos durch die Lüfte ziehen. Die wie aus Erz gegossenen, von dem gleichmäßigen Wind bis zur äußersten Elasticitätsgrenze geblähten Segel, welche dem recht vor dem Wind segelnden Schiff eine Geschwindigkeit von 8 bis 9 Knoten geben, breiten sich nach beiden Seiten hin in

Digitized by Google

gleichen Figuren aus und nehmen mit den Leesegeln unten eine Breite von etwa 45 m ein. Die Segel erscheinen in dem hellen Sonnenlicht schneeweiß, wie das Deck, dessen gelblicher Ton von den gepichten schwarzen Decksnähten verzehrt wird. Alle mit Farbe versehenen Schiffstheile sind im besten Stand; die Fensterrahmen, Kajütwände und sonstigen Theile aus edlerm Holz strahlen in glänzender Politur. Die Kanonen, Waffen, Messing- und Eisentheile blitzen und blinken wie polirtes Gold und Silber. Hinten an der Gaffel wogt in reichen Falten vor dem blauen Himmelsgrund und weithin leuchtend, unsere geliebte deutsche Flagge mit dem stolzen Aar in ihrer Mitte. Die Offiziere sind in Paradeuniform, die Mannschaften in blendendweißem Linnen mit blauen Kragen und Aufschlägen, und auf den Gesichtern drückt sich reine Zufriedenheit aus, hervorgebracht durch den von der Natur ausgehenden Reiz.

Köstliche, erfrischende Luft umgibt uns. Der Wind, welcher durch die geöffneten Luken und Fenster überall in das Schiff eindringen und all seine Räume durchstreichen kann, bringt bis in die tiefsten Tiefen Kühlung und reine Luft.

Leicht neigt sich die Fregatte nach der einen und nach der andern Seite, vor ihr und neben ihr schwirren unausgesetzt Scharen fliegender Fische aus den Fluten, welche, in dem Schiffsrumpf einen Feind witternd, sich vor diesem zu retten suchen und dann über dem Wasser ein noch viel größeres Ungeheuer erblicken, vor welchem sie wieder in ihr eigentliches Element zurückfliehen. Und alles, was das Auge erspähen kann, liegt in einem Bad von Sonnenschein und poetischem Duft, wie dies nur in der Passatzone zu finden ist.

Leise rauscht das Bugwasser, dessen Schall von der hohen Segelwand echoartig über und in das Schiff geleitet wird, und durch dieses Rauschen erklingen weihevoll die metallischen Töne der Schiffsglocke, welche, das Glockengeläute nachahmend, mit stärkern und darauf folgenden leisern Schlägen die Besatzung zum Gottesdienst rufen. Bald ist dieselbe auch auf dem Achterdeck versammelt; ein Offizier liest die für den Tag bestimmte Predigt und die üblichen Gebete vor, während der Commandant mit dem Wachoffizier auf der Commandobrücke bleibt, um bei etwa stärker werdendem Wind oder sonstigen Zufällen zu bestimmen, ob der Gottesdienst unterbrochen werden soll oder nicht. Eigenartig schön werden die ernsten Worte des Sprechenden von den Segeln zurückgeworfen, begleitet von dem wundersamen Lied der Nereiden, das aus dem rauschenden Bugwasser zu uns herauf-

Digitized by Google

klingt. Die Predigt ist beendet, und in die Lüfte erschallt ein mächtiger Choral, gesungen von 350 Männern, welche auf dem losgelösten kleinen Stück Vaterland, das hier unter dem erhabenen Himmelsdom über das große herrliche Meer segelt und rauscht, mit einer Andacht Gott dienen, wie sie keine Kirche zu geben vermag.

Wollen wir nun auch das Sonntagsleben auf einem Kriegsschiff und zwar in seiner lichtesten Gestalt kennen lernen, dann müssen wir die uns heute gebotene Gelegenheit dazu benutzen.

Wie an den Wochentagen, werden auch am Sonntagmorgen das Ober- und Batteriedeck gewaschen, die Kanonen, Waffen und das Messing geputzt. Danach kleidet die Besatzung sich um und zieht ihre besten Sachen an. Es ist keine Laune, daß dem so ist; es ist auch nicht gleichgültig, ob diese Formen beobachtet werden oder nicht. Das Kleid des Sonntags hat nicht nur einen tiefreligiösen und veredelnden Sinn, es ist auch ein Glied in der Kette, welche die Besatzung, Vorgesetzte und Untergebene, miteinander verbindet. Der Sonntag ist derjenige Tag, an welchem der Commandant die ganze Besatzung und diese ihn sieht, wo er mit ihr Auge in Auge steht, an welchem er das Schiff in allen seinen Theilen besichtigt. Zur Hebung und Erhaltung der Disciplin kann dieses nur bei feierlichen Gelegenheiten stattfinden. Die Mannschaft hat sich geputzt, um in ihrem besten Kleid unter das Auge ihres derzeitig höchsten Vorgesetzten zu treten, und dieser hat, wie alle Offiziere, seine Paradeuniform angelegt, um mit dieser jeden einzelnen Mann, der seinem Kaiser dient, zu ehren. Er geht die Reihen ab, und wenn er auch hier und da eine Kleinigkeit rügt, um seinem Interesse für all und jedes, was den Allerhöchsten Dienst betrifft, Ausdruck zu geben, so ist der Hauptzweck doch der, daß er immer wieder Gelegenheit findet, die Züge Einzelner, welche er noch nicht kennt, sich einzuprägen und andererseits jedem Mann Gelegenheit zu geben, wenigstens einmal in der Woche seinem Commandanten frisch und frei in die Augen sehen zu können. Des Letztern Sache bleibt es, sich hierbei so zu geben, daß in seinen Untergebenen das Vertrauen zu ihm als fürsorgendem, wohlwollendem und gerechtem Vorgesetzten erweckt wird und erhalten bleibt. Einem ähnlichen Zweck dient es, daß der Commandant sich sein Schiff gerade am Sonntag zeigen läßt, wo alles in einer etwas gekünstelten und nur für den einen Tag aufrecht zu erhaltenden Ordnung ist. Er weiß ja, daß vieles nur für diese Musterung zurechtgerückt ist, er weiß auch, wie das Schiff zu andern Zeiten aussieht, da er oft genug mit dem Ersten Offizier allein die

Digitized by Google

verschiedenen Theile unauffällig besichtigt; aber am Sonntag muß er mit einem großen Gefolge alles besehen und bewundern, und jedes Lob trägt vielfache Frucht. Er muß die Sache durch die Brille seiner Untergebenen betrachten, denn dies liegt im Interesse des Dienstes, und er thut es gern, weil er alle die, welche sich bei der Schönmachung des Schiffs abgemüht haben, damit beglückt. Nebenbei findet er aber bei dieser eingehenden Besichtigung, wo kein Winkel und kein Gegenstand unbesehen bleibt, auch Gelegenheit, seine Begleiter aus dem Schatz seiner größern Erfahrung schöpfen zu lassen, denn immer wieder findet sich etwas, was noch zweckmäßiger angeordnet oder untergebracht werden kann und was bei frühern Musterungen unbeachtet geblieben war oder erst nach neuerdings vorgenommenen Aenderungen sich nun auch noch als verbesserungsfähig erweist.

Nach dem Umkleiden der Mannschaft wird diese auf das Oberdeck befohlen, damit unten Platz wird, um alle Räume für die Besichtigung vorbereiten zu können, bei welcher Gelegenheit der Erste Offizier mit einigen Offizieren und den Deckoffizieren auch schon eine Vorprüfung abhält.

Um $9^1/_2$ Uhr sehen wir die ganze Besatzung in langen Reihen auf dem Oberdeck aufgestellt. An Backbordseite von dem Heck bis zum Bug und an Steuerbordseite von dem Großmast bis dahin stehen die Mannschaften in zwei und drei Gliedern geordnet, den Rücken der Bordwand zugekehrt, und nehmen den Raum so weit ein, daß vor der Front nur ein schmaler Weg für die Offiziere frei bleibt. Die Steuerbordseite des Achterdecks nehmen diejenigen Offiziere und Beamten ein, welche nicht in der Front stehen.

Es ist ein bestechendes Bild, das sich dem Auge hier wieder einmal bietet. Die Segel begrenzen wie eine schneebedeckte Berglehne das kleine Stück Welt, welches über das farbenprächtige Meer dahineilt. Das glänzende, wahrhaft prunkmäßig geputzte Deck erscheint wie ein großer Festraum, auf welchem vornehmlich nur jugendliche und jugendkräftige Gestalten mit frischen, rothen, etwas angebräunten Wangen zwischen den Tod und Verderben in sich bergenden Waffen in geordneten Reihen gut ausgerichtet angetreten stehen. Man weiß kaum, welche Gestalten die anziehendern sind, ob die in den leichten, durch ihre Reinheit und Einfachheit glänzenden weißen Anzügen, oder die, auch in ihrem Gesichtsausdruck und in ihrer Haltung vornehmern, welche in Gold und Silber strotzen. Doch bald findet man, daß beide zusammengehören und jede Gestalt durch die andere gewinnt,

Digitized by Google

wie auch Offiziere und Mannschaften nur durch ihr Zusammenwirken das Kriegsschiff zu der großen Macht machen, welche es thatsächlich ist.

Während die Abtheilungsoffiziere ihre Leute mustern und der Erste Offizier hierhin und dorthin geht, um auch eine oberflächliche Musterung abzuhalten, prüft der Commandant in seiner Kajüte die ihm dort überreichten Rapporte über den Krankenbestand während der letzten Woche und die in derselben Zeit verhängten Strafen, sowie den während dieser Zeit stattgehabten Verbrauch an Kohlen und Schmiermaterial, an Wasser und den verschiedenen Proviantartikeln. Diese Rapporte, welche unter Umständen maßgebend für die Fortsetzung oder Unterbrechung der Reise werden, enthalten nicht nur den Verbrauch, sondern auch den thatsächlichen Bestand der verschiedenen Artikel mit der Angabe, für wie viele Tage dieselben noch reichen werden.

Sobald die Abtheilungsoffiziere ihre Musterung beendet und dem Ersten Offizier dies gemeldet haben, begibt dieser sich zu dem Commandanten, welcher in seiner Kajüte die Meldung, daß die Mannschaft zur Inspicirung bereit steht, erwartet. Bei seinem darauf erfolgenden Erscheinen an Deck wird von dem ältesten Offizier „Still gestanden" commandirt und die an Steuerbordseite stehenden Offiziere und Beamten erheben die Hand zum Gruß, für welchen der Commandant zunächst dankt und dann hinten an Backbordseite anfängt die Reihen abzugehen. Ihm folgen der Erste Offizier, der jeweilige Abtheilungsoffizier, der Oberarzt, Zahlmeister und Adjutant. Jeder dieser Herren hat sein besonderes Dienstfeld, über welches er Auskunft zu geben hat. Steht ein Mann mit einer verbundenen Hand in der Front, welche ihn zur Zeit noch dienstunfähig macht, so hat der Arzt die Gründe anzugeben, weshalb er schon aus dem Lazareth entlassen ist; findet sich ein Mann, dessen Aussehen dem Commandanten nicht gefällt, so wird der Arzt sagen, ob er den Mann schon in Behandlung gehabt hat oder er wird ihn nachher untersuchen. Passen einem Mann seine Kleider nicht, so muß der Zahlmeister die Gründe angeben, weshalb die Vorräthe keine passenden Kleidungsstücke mehr enthalten; führt ein Mann darüber Klage, ein minderwerthiges, vielleicht von Ratten angefressenes Stück erhalten zu haben, so wird der Zahlmeister sicher anzugeben wissen, daß das Stück auch mit einem entsprechend geringern Preis belastet ist.

Ist der Rundgang auf dem Oberdeck beendet, dann werden mit einem Pfiff des Bootsmanns die für die Ordnung in den untern Räumen verantwortlichen Personen dorthin befohlen, und den Leuten

Digitized by Google

FOUNDATIONS

Digitized by Google

Digitized by Google

an Deck wird, sobald der Commandant dasselbe verlassen hat, erlaubt, vorläufig abzutreten und es sich auf dem Vordeck bequem zu machen. In der Batterie, wo sich dem Gefolge des Commandanten auch noch der Artillerieoffizier und der für die Ordnung auf diesem Deck verantwortliche jüngere Offizier, sowie der Maschineningenieur, der Feuerwerker, Bootsmann und Zimmermann anschließen, finden wir die Geschützcommandeure (die Nummern 1 einer jeden Geschützmannschaft) bei ihren Geschützen angetreten stehen und außer diesen nur noch einige wenige Personen. Hier betreten wir zunächst die vor der Commandantenkajüte gelegenen abgeschlossenen Räume; auf der einen Seite die Cadettenmesse, wo der älteste Cadett anwesend ist; auf der andern das Bureau, in welchem der Schreiber sich befindet; sowie den Wirthschaftsraum des Commandanten, wo dessen Diener bei den offenen Schubladen steht und bei dieser Gelegenheit stets ein verschämtes Gesicht macht, denn er betrachtet es eigentlich als eine Beleidigung für sich und seinen Herrn, daß dieser vor den vielen Anwesenden seinen eigenen Raum auf Ordnung und Reinlichkeit prüft.

Von hier aus geht es weiter nach vorn, wo an beiden Seiten offene Kisten und Kasten, sowie die Geschützrohre mit geöffneten Verschlüssen den Inspicirenden angähnen. Er sieht in die spiegelblanken Rohrseelen der Geschütze; in die Taschen und Kasten, welche das Geschützzubehör bergen; in die Kasten mit Spritzenschläuchen und Pumpenhandwerkszeug. Er kommt zu den Thierställen, wo der Thierbändiger (Spitzname für den Mann, welcher für die Thiere und deren Stallungen zu sorgen hat) mit strahlendem Gesicht steht und durch ein nicht zu bemeisterndes Hinschielen nach dem Schweinestall den Commandanten auffordert, diesen näher zu besichtigen. Es ist auch eine Freude, diesen weißen, saubern Stall mit den rosigen Schweinchen zu sehen, wo man fast wähnen könnte, daß die Thiere vollständig bedürfnißlos sind. Es ist eine Errungenschaft von Anfang der sechziger Jahre — wo der damalige Erste Offizier der „Arkona" die Schweine als reinliche Thiere behandelte und auch in gewissem Sinne recht behielt —, daß man auf unsern Kriegsschiffen sauber gewaschene Schweine und tadellos reine Ställe findet. Er gab den Thieren einen festgefügten saubern Holzboden in ihren Stall und einen großen hölzernen Trog, dessen Nähte wasserdicht abgedichtet und gepicht waren. Dann wurden die Thiere gewaschen und in den reinen Stall gebracht, und sie hielten denselben rein, wenn auch auf ihre — schweinische Art. Sie benutzen ihren Trog für all ihre Bedürfnisse, fressen aus demselben

Digitized by Google

und legen den Ueberfluß ihres Körpers darin ab. Zu diesen Zwecken springen sie ganz in den Trog hinein, schütteln sich nachher neben demselben die Beine ab und halten sich in dem übrigbleibenden reinen Raum auf, sodaß sie recht behaglich untergebracht sind. Leider kann man dem Federvieh, welches sich in niedrigen Ställen befindet, die unterhalb des obern Decks über dem Schweinestall angebracht sind, derartige Annehmlichkeiten noch nicht allgemein zuwenden, weshalb die Thiere auch langsam verkommen, und schließlich einen noch kaum zu genießenden Braten bieten, wenn sie geschlachtet worden sind. Das Schlimmste ist, daß die Thiere keine Ruhe zum Schlafen finden, weil die Sitzstangen in der Regel zu dünn und zu rund für ihre Klauen sind, und das schlingernde Schiff sie stets in halbwachem Zustand erhält. Unser Commandant hat allerdings auch für diese Thiere Sorge getragen; er gestattet, daß die Hühner am Tage während der Zeit, wo nicht exercirt wird, frei im Schiff herumlaufen dürfen, und hat angeordnet, daß sie nachts in freihängenden, schwingenden Kasten untergebracht werden. Den Thieren ist geholfen und auch den Menschen, welche dadurch später doch etwas Genießbares zu essen bekommen. Aber leider hat man auf den wenigsten Schiffen ein Herz für das dumme Federvieh.

Von den Ställen kommen wir zu der Küche oder Kombüse, wie sie noch immer mit Vorliebe genannt wird, obgleich keine Nothwendigkeit für diese absonderliche Benennung vorliegt. Hier macht sich in erster Reihe der Koch für Commandant und Offiziere (gewöhnlich verständigen diese Parteien sich dahin, sich zusammen mit nur einem Koch zu behelfen) breit, der in weißem Kochanzug, die große Schürze kunstgerecht halb hochgesteckt, es als sein Vorrecht betrachten will, seine hohen Vorgesetzten in möglichst unmilitärischer Weise zu begrüßen. Er fährt mit der linken Hand über die Hüfte, nimmt mit der rechten seine pluderige Mütze ab und macht mit freundlich schmunzelndem Gesicht einen tiefen Bückling; macht danach aber ein möglichst dummes Gesicht, wenn der Erste Offizier ihn, sobald der Commandant sich erst abgewendet hat, darauf aufmerksam macht, daß auch er militärisch zu grüßen, das heißt, einfach stillzustehen habe. Er wird es auch noch lernen, wenn man auch etwas Geduld mit ihm haben und ihn erst einigemal mit Ordnungsstrafen belegen muß; hat er erst im ganzen 10 Mark Strafgelder gezahlt, dann weiß auch er sich in die Formen der Disciplin zu schicken. Außer diesem Koch sehen wir hier noch diejenigen der Cadetten, Deckoffiziere und der Mannschaft mit ihren Ge-

Digitized by Google

hülfen, im ganzen sieben bis acht Personen. Der Koch für die Cadetten und Deckoffiziere ist ebenso wie der Commandanten- und Offizierskoch eine für die Dauer der Reise auf gegenseitige Kündigung angeworbene Civilperson, der Mannschaftskoch und die Gehülfen gehören zu der militärischen Besatzung des Schiffes. Der Commandant sieht in die verschiedenen Winkel, in die vollen und leeren Töpfe, in die Geschirrspinde und den Kohlenkasten, und findet alles rein und schön.

Vorn in dem Batteriedeck sind wir bei den Aborten für Offiziere, Deckoffiziere und Cadetten angelangt, wo der Commandant auch Umschau halten muß; das ist nun einmal nicht anders und bietet die Gewähr für stete Ordnung. Die betreffenden Anstalten für die Mannschaft befinden sich auf dem Oberdeck ganz vorn am Schiff, und werden gewöhnlich nach diesem Schiffstheil, der „Gallion" heißt, „das Gallion" genannt. Diese, wo der sogenannte Gallionsinspector die Honneurs macht, hat der Commandant bei seinem Rundgang auf Oberdeck schon besichtigt; hier bleibt uns nur noch die Bezeichnung „Gallionsinspector" zu erläutern. Dieser Inspector ist ein Mann der Besatzung, welcher für eine bestimmte Zeit, in der Regel wol für 4 Wochen, zu dem betreffenden Dienst commandirt wird und dafür zu sorgen hat, daß jedermann Ordnung und Sauberkeit beobachtet, wobei er auch noch durch einen dort aufgestellten Posten unterstützt wird. Diese Dienststellung gibt gelegentlich auch einem klugen Sohn Veranlassung, seinen im Binnenlande lebenden Aeltern vorzuflunkern, daß er es in der Marine schon weit, schon bis zum Inspector, gebracht habe, denn es ist mehr als einmal vorgekommen, daß Briefe die Aufschrift „An den Gallions-Inspector N. N. auf Sr. Maj. Sch. X." trugen.

Ganz vorn im Batteriedeck finden wir das Reinigungsgeschirr, die Eimer, Besen, Schrubber und Schwabber aufgehängt; auch ist hier die Werkstätte der Zimmerleute mit den Hobelbänken und den Handwerkszeugkisten.

Von dem Batteriedeck aus geht es noch ein Stockwerk tiefer in das Zwischendeck, welches mit seinem Fußboden schon unter der Wasserlinie des Schiffes liegt. Hier, wo sich dem Gefolge noch der Offizier des Zwischendecks und der Stabswachtmeister anschließen, befinden wir uns in dem eigentlichen Wohnraum der Besatzung. Ganz hinten liegen die Messen und Schlafkammern der Offiziere und Deckoffiziere, sowie einige andere Räume, welche wir noch kennen lernen werden. Ganz vorn befindet sich das Lazareth. Der übrigbleibende Raum gehört der Mannschaft, wo die Leute sich am Tage während ihrer Freizeit be-

Digitized by Google

schäftigen können, wo sie essen und schlafen, und wo in besondern eisernen Gerüsten ihre Kleiderkisten, jede, ebenso wie die Hängematten, mit der Schiffsnummer des betreffenden Mannes gezeichnet, untergebracht sind. Die Tische und Bänke sind für gewöhnlich unter dem oberen Deck zwischen den querschiffslaufenden Decksbalken gelagert und werden nur zu den Mahlzeiten, oder wenn die dienstfreien Leute sich mit Lesen oder Schreiben beschäftigen wollen, heruntergeholt und zum Gebrauch aufgestellt. Auf beiden Seiten an der Bordwand stehen oben auf den Kleiderkistengerüsten in Vertiefungen, welche der Form der verschiedenen Gegenstände angepaßt sind, tischweise gesondert die Fleisch- und Suppenschüsseln, die Butter-, Salz- und Pfefferbüchsen, die Eßnäpfe, Gabeln und Löffel. An der Bordwand hängt der Leuchter mit Licht. Jeder Tisch bildet eine besondere Gemeinschaft, welche nach dem für denselben angenommenen Namen „Back" eine Backsmannschaft genannt wird. Dieser steht ein Backsältester, gewöhnlich ein Unteroffizier, vor, der für die Ordnung an dem Tisch zu sorgen und die Interessen seiner Leute wahrzunehmen hat. Von den zu der Back gehörigen Mannschaften haben immer zwei für je eine Woche den Aufwartedienst, sie führen den Namen Backschaft und Hülfsbackschaft. Die erstere holt das Essen von der Küche, reinigt nach Tisch das Geschirr und empfängt den Proviant für den nächsten Tag. Die letztere, welche in der nächstfolgenden Woche den Dienst der Backschaft übernimmt, vertritt diese bei Verhinderungen und hilft ihr die schweren Tische und Bänke aufzustellen und nachher wieder aufzuhängen. Außer den bereits genannten Gegenständen stehen auf den Kleiderkistengerüsten und hängen zwischen den Decksbalken noch kleine verschließbare, sogenannte Utensilienkasten, von welchen jeder Mann einen hat: zur Aufbewahrung von Nähzeug, Bürsten, Büchern, Federn und Briefpapier.

Die Offiziermesse erhält ihr Licht durch ein Oberlicht, durch ein offenes Luk, welches mit dachförmig aufgelegten Fenstern geschlossen werden kann. Die übrigen Räume haben kleine, möglichst hoch über Wasser in der Bordwand angebrachte Fenster, werden an einzelnen Stellen aber auch durch die in der Mittellinie des Decks liegenden Luken erhellt.

Wir finden alle Thüren zu den Messen und Kammern offen. In die erstern treten wir ein, wohnen in dem Raum hinter der Offiziermesse auch der Besichtigung der Rudereinrichtung bei; an den Kammern gehen wir vorbei, sofern sie nicht besondern Zwecken dienen, wie die Wirthschaftsräume für die verschiedenen Messen, die Arrestlocale, die

Digitized by Google

Badekammern für Offiziere, Cadetten und das Maschinenpersonal, die Apotheke, die Laternenkammer, in welcher am Tage alle nicht im Gebrauch befindlichen Lampen und Laternen gereinigt und aufbewahrt werden, und schließlich die „Bottlerei" genannte Kammer, in welcher der Bottelier, ein älterer Unteroffizier, seine Vorräthe hat. Dieser ist der Gehülfe des Zahlmeisters für die Aufbewahrung und die Ausgabe des Proviants. In der Bottlerei hat er sein Handwerkszeug und festeingebaute Schränke mit einer großen Zahl von Schubladen für Gewürze und solche Proviantartikel, welche nicht täglich in ganzen Fässern, sondern nur in geringern Mengen zur Ausgabe gelangen, wie Kaffee, Thee, Zucker und dergleichen. Auch steht ihm ein Theil des Raumes für eigene Zwecke zur Verfügung, da ihm gestattet ist, Taback, Pfeifen, Briefpapier, Federn, Federhalter, Bleistifte, Messer, Seife und was sonst noch in dieses Gebiet schlägt, sowie Nahrungsmittel, welche in der Schiffsverpflegung nicht vorkommen, wie Sardinen, Wurst und dergleichen an die Mannschaft zu verkaufen, damit die Leute sich doch auch auf hoher See mit diesen Gegenständen versorgen können. Der Bottelier darf jedem Mann in bestimmt vorgeschriebenen Grenzen Credit geben, und er erhält sein Geld von dem Zahlmeister an den Löhnungstagen, nachdem die Schuldner die Rechnung anerkannt haben. Für die erste Anschaffung dieser Gegenstände wird dem Bottelier aus der Schiffskasse ein nach der Kopfzahl der Besatzung berechneter Vorschuß gegeben, und eine Commission aus zwei Offizieren und dem Zahlmeister prüft die angekauften Artikel auf ihre Güte und setzt die Verkaufspreise in der Art fest, daß der Bottelier einen kleinen Verdienst für seine Mühewaltung findet, andererseits die Leute aber auch gegen Uebervortheilung geschützt sind. Die Preise werden dann in einer Liste zusammengestellt, welche, in mehrern Ausfertigungen von der Commission unterschrieben, an verschiedenen sichtbaren Stellen des Zwischendecks aufgehängt wird, sodaß jeder leicht Einsicht in dieselbe nehmen kann. Eine Preisliste muß auch in der Bottlerei hängen. In diesem Raum ist besonders strenge Aufsicht nöthig, damit nicht verbotene Waaren, wie Spirituosen u. a. m. als Verkaufsartikel an die Unteroffiziere eingeschmuggelt werden. Die Bottlerei genießt in der Regel auch den Vorzug eines reichen Bilderschmuckes, da hier die Photographien der wirklichen Bräute der Unteroffiziere, wie auch die derjenigen aus dem letzten Hafen einen sichern Unterschlupf finden.

In dem freien Raum vor der Offiziermesse und zwischen den Kammern sehen wir noch eine Drehbank und die Werkstelle des Büchsen-

Digitized by Google

machers, ein Spind mit den Musikinstrumenten und die Kasten, in welchen die Schneider und Schuster ihr Handwerkszeug haben. Im eigentlichen Mannschaftsraum sind alle Tische mit dem Backsgeräth aufgestellt, welches eingehend auf Reinlichkeit und Vollzähligkeit geprüft wird. Im Vorbeigehen werden im Zwischendeck auch die Pumpen besichtigt, ab und zu wird auch ein Blick auf die Decksbalken geworfen, um zu sehen, ob die zu den dort eingeschraubten Hängemattenhaken gehörigen Nummerschilder noch vorhanden und die Zahlen gut leserlich sind. An der Segelkoje, welche die Reservesegel enthält und im vordern Zwischendeck liegt, gehen wir vorbei.

Ganz vorn treten wir in das Lazareth ein, wo der Assistenzarzt uns erwartet, und wo wir alle die Einrichtungen finden, welche die heutige Gesundheitspflege fordert, in erster Linie die ausgesuchteste Sauberkeit.

Bis hierher kann man diese sich allsonntäglich wiederholende Besichtigung noch ein Vergnügen nennen; der Rundgang durch die noch vor uns liegenden Räume ist aber eine Qual und kostet trotz der zur Zeit schönen Luft viel Schweiß. Wir kommen nämlich jetzt zu den Vorrathsräumen und zu der Maschine mit dem Heizraum. Letztere liegen wegen ihres bedeutenden Gewichts und des großen Raumes, den sie beanspruchen, in der Mitte des Schiffes, die Vorrathsräume schließen sich nach vorn und nach hinten an.

Gleich hinter dem Lazareth liegt der Zugang zu den Hellegats, ein enges Luk, durch welches man auf steiler schmaler Treppe in die unter der Wasserlinie liegenden, künstlich beleuchteten Räume gelangt. Hier lagern die kleinern Inventarienstücke, welche nicht dauernd im Gebrauch sind, sowie Reservestücke von kleinern Abmessungen und die Materialienvorräthe. Für jedes Detail ist eine besondere Abtheilung gemacht, in welcher der betreffende Hellegatsmann für Ordnung zu sorgen hat. Der Materialienverwalter mit seinen vielhunderterlei Sachen hat natürlich den größern Raum erhalten. Was alles in diesen vielen Schubladen und Fächern sauber und ordentlich gepackt und enthalten ist, haben wir früher schon erfahren; neu dürfte uns nur sein, daß in dem Feuerwerkershellegat auch die Zündungen für Geschütze und Granaten, sowie die verschiedenen Feuerwerkskörper (Raketen, Blaufeuer u. s. w.) aufbewahrt werden, weil dieselben in den Munitionskammern keine Aufnahme finden dürfen. In diesen Hellegatsräumen findet man gewöhnlich an den festen Wänden geschmackvoll angeordnete Figuren aus den verschiedensten Gegenständen, welche so, sichtbar an-

Digitized by Google

gebracht, am besten gepflegt werden können und gleichzeitig noch den Schönheitssinn erregen und auf den Ordnungssinn läuternd wirken. Da sieht man Sterne aus feinen Instrumenten; Strahlenbündel aus Harpunen; Anker aus Hämmern, großen Angelhaken und andern kleinen Gegenständen; sowie manches andere. Alle Kasten und Schubfächer sind geöffnet, überall sehen wir hinein und steigen schließlich durch noch engere Luken in die unter diesen Hellegats gelegenen Lasten für Farbefässer, Sand und Steine, und prüfen den untersten Schiffsboden auf seine Reinheit und Geruchlosigkeit. An der hintern Wand der Hellegats liegen auch noch die Zugänge zu den Beleuchtungsräumen für die Munitionskammern. Diese dürfen nicht direct beleuchtet werden, sondern erhalten ihr Licht von außerhalb angebrachten Lampen, welche mit Hülfe von Reflectoren den Schein durch starke Glaslinsen, welche in den Munitionskammerwänden angebracht sind, werfen.

An die Hellegats schließen sich die vordern Munitionskammern, welche die ganze Breite des Schiffes einnehmen, an. Von dem Zwischendeck aus gelangt man aber zunächst nur zu deren Vorräumen und von diesen aus erst durch enge, für einen starken Mann eben genügend weite Schachte, welche senkrecht nach unten führen und etwa 5 m tief sind, zu den dicht über dem Schiffsboden liegenden Zugängen zu den Munitionskammern. In diesen Schachten ist kein Platz für eine Treppe, sondern man muß hier auf schmalen, an einer der Wände angebrachten Holzleisten, in welche Löcher als Handgriffe eingeschnitten sind, niederentern und sich bei schlingerndem Schiff vorzugsweise auf die Kräfte seiner Arme und Hände verlassen.

Hinter den Munitionskammern liegt die Fleischlast, welche das in Fässer verpackte Pökelfleisch enthält. Sie vermag einen Vorrath für drei bis vier Monate aufzunehmen.

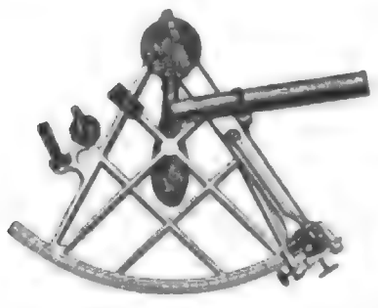
Danach kommen wir zur Maschine mit ihren Nebenräumen und zwar in den Kesselraum, in einen langen Gang, welcher durch die zu beiden Seiten möglichst nahe der Mittellinie des Schiffes stehenden und bis auf den Schiffsboden reichenden vier Dampfkessel gebildet wird. Der Raum hinter den Kesseln bis zur Schiffswand dient zur Aufnahme der Kohlenvorräthe, welche so die Kessel umfassen und diesen, obgleich sie unter der Wasserlinie liegen, noch einen weitern Schutz gegen feindliche Geschosse verleihen. Wir finden, da das Schiff sich unter Segel befindet, die Feuerthüren der Kessel offen und können uns von der tadellosen Sauberkeit aller Theile überzeugen.

In der Maschine geht es auf engen eisernen Stufen treppauf und

Digitized by Google

treppab, an Maschinentheilen vorbei und unter andern fast kriechend durch. Die Hülfsmaschinen und Pumpen, kleinern Vorrathsräume und Reservetheile werden besichtigt, und schließlich kommen wir in den sogenannten Tunnel, in den mannsbreiten Gang, welcher die Schraubenwelle umfaßt und bis zum Hintertheil des Schiffes führt. In demselben gelangen wir zu den verschiedenen Lagern der Schraubenwelle und zu der Stopfbuchse, durch welche die Welle nach der Außenseite des Schiffes geführt ist. Die Lager bedürfen, wenn die Maschine in Gang ist, ganz besonderer Aufsicht, weil die auf sie wirkenden Reibekräfte so große sind, daß bei ungenügender Kühlung das Eisen in Brand gerathen kann. Namentlich ist das Drucklager, welches die von der Schraube ausgeübte Kraft aufnimmt und auf den ganzen Schiffskörper überträgt, einer so starken Erwärmung ausgesetzt, daß ununterbrochen ein starker Wasserstrahl über dasselbe laufen muß, um es genügend kühl erhalten zu können.

Hinter der Maschine liegt dann noch die Wasserlast, wo die großen eisernen Wasserbehälter untergebracht sind; dahinter liegen die hintern Munitionskammern; dann folgt die Trockenlast, in welcher die Vorräthe an Mehl, Kaffee, Hülsenfrüchten, Backobst u. s. w. gelagert sind. Hinter der Trockenlast liegen um einen Vorraum kleinere Vorrathsräume: diejenigen für die Messen, die Kleiderkammer, die Spiritus- und die Essiglast und dahinter schließlich die Brotlasten, in welchen das Hartbrot (Schiffszwieback) aufbewahrt wird.



Sextant.

Erleichtert aufathmend steigen wir von hier aus wieder zum Tageslicht empor. Der älteste Offizier an Deck ruft, sobald er den Commandanten mit seinem Gefolge von unten auftauchen sieht, die Mannschaft auf ihre Musterungsstationen, und der Commandant befiehlt dann, daß die Leute abtreten und die Vorbereitungen für den Gottesdienst getroffen werden, welcher in der Regel kurz nach 11 Uhr beendet ist.

Um 11½ Uhr kommen, wie allsonntäglich auf See, die Beobachter — der Navigationsoffizier, zwei weitere Offiziere, der Steuermann und einige Cadetten — an Deck, jeder mit einem kleinen polirten Kasten aus Mahagoniholz, der den Sextanten enthält. Sie wollen mit diesen feinen Winkelinstrumenten die Höhe der Sonne über dem Horizont zur Zeit ihres Durchgangs durch den Meridian messen, um aus dieser

Messung die geographische Breite des Schiffsortes zu berechnen, mit welcher sie dann auch noch die am Vormittag zwischen 8 und 9 Uhr an der Sonne gemachte Beobachtung zur Feststellung der geographischen Länge ausrechnen. Es ist zwar eigentlich die Aufgabe des Navigationsoffiziers allein, das Besteck zusammenzustellen; da er aber ein Versehen in der Beobachtung oder einen Fehler in der Rechnung machen könnte, so müssen noch andere Offiziere dem Commandanten das von ihnen ebenfalls beobachtete und ausgerechnete Besteck vorlegen, und zwar sind dies in der Regel diejenigen, welche die Morgenwache gehabt haben. Für die Cadetten dient die Beobachtung und Rechnung, welche sie zwar auch dem Commandanten einreichen müssen, nur als Uebung und Ausbildungszweck.

Die Breite (man spricht auf den Schiffen nur von Breite und Länge, weil unter diesen ja keine andere als die geographische verstanden sein kann) wird, wenn man von den schwierigern Rechnungen der Außermeridian-, Mond- und Sternbreiten absieht, ziemlich direct aus der Mittagshöhe der Sonne gefunden, da die auf den Schiffen mitgeführten, von Fachastronomen ausgerechneten Jahrbücher diejenigen Angaben enthalten, aus welchen im Verein mit der Höhe der Sonne leicht die richtige Breite zu finden ist.

Die Länge kann dagegen nur mit Hülfe des Chronometers ermittelt werden. Man kann sie zwar auch aus dem Stand bestimmter Sterne zum Mond errechnen, die Beobachtung ist aber so schwierig und die errechnete Länge so wenig genau, daß der Seefahrer, wenn wirklich die Stellung der Gestirne günstig ist und die Bewölkung des Himmels die Beobachtung zuläßt, nur im äußersten Nothfall zu dieser Längenbestimmung greift.

Die Länge wird dadurch gefunden, daß man aus der Höhe der Sonne, des Monds oder eines Sterns die genaue Ortszeit des Schiffs errechnet und für den gleichen Augenblick der Beobachtung die Zeit, welche der Chronometer zeigt, auf halbe Secunden genau notirt. Durch Vergleich ist dann leicht die Länge gefunden. Die beste Zeit für diese Beobachtung liegt drei bis vier Stunden vor oder nach dem Meridiandurchgang des Gestirns; die Errechnung kann aber erst erfolgen, nachdem man die richtige Breite gefunden hat, weil diese Zahl hierzu erforderlich ist. Zeigt nun der Chronometer, welcher die greenwicher Zeit angibt, da wir auch diesen Meridian für die Seefahrt angenommen haben, z. B. in dem Augenblick, wo wir die mittlere Ortszeit $8^h\ 31'\ 19''$ gefunden haben, $11^h\ 12'\ 27''$, so beträgt der

Digitized by Google

Unterschied $2^h\,41'\,8''$ oder in Länge übertragen $40°\,17'$, da eine Stunde gleich 15° sind, und zwar Westlänge, weil die greenwicher Zeit die vorgeschrittenere ist. Hieraus ist ersichtlich, welche Bedeutung der Chronometer für die Seefahrt hat, und wie sehr es darauf ankommt, daß der Gang des Uhrwerks ein gleichmäßiger ist. Genau gehende Chronometer gibt es nun überhaupt nicht, denn jedes Werk hat nicht nur einen, wenn auch vielleicht in 24 Stunden nur Zehntelsecunden betragenden beschleunigten oder verlangsamten Gang, sondern es bleibt auch trotz aller Sicherungsmaßregeln den Temperatureinflüssen unterworfen, und derjenige Chronometer ist der beste, welcher diesen am besten widersteht; es ist hierbei gleichgültig, ob der Gang ein schnellerer oder langsamerer als wie der normale ist und wieviel derselbe beträgt, wenn er sich nur immer unter allen Verhältnissen gleich bleibt. So ist eine fortlaufende Beobachtung der Chronometer nothwendig, welche dadurch allerdings erleichtert wird, daß man den Kriegsschiffen immer, den größern Kauffahrern wol in der Regel, drei Chronometer mitgibt, die jeden Morgen bei Gelegenheit des Aufziehens miteinander verglichen werden, um aus diesem Vergleich festzustellen, welcher der drei wol als der richtigste zu betrachten ist. Der Chronometerdienst ist überhaupt ein sehr strenger und durchgebildeter. Es würde mich zu weit führen, wenn ich beschreiben wollte, wie diese kostbaren Uhren sorgsam und zart behandelt, wie behutsam sie aufgezogen werden; aber die nachfolgenden Angaben werden doch von allgemeinerm Interesse sein.

Jede Uhr, welche in doppelten beweglichen Ringen in einem sorgsam gearbeiteten Kasten hängt, der wiederum in dem Chronometerspind in einem gepolsterten Lager steht, hat in dem Deckel ihres Kastens einen Zettel mit der Angabe des Unterschied, welchen sie bei Beginn der Reise zu der richtigen greenwicher Zeit hatte, sowie der Anzahl der Secunden oder Secundentheile, welche sie täglich gewinnt oder verliert. Das Aufziehen, welches natürlich jeden Tag genau zu derselben Zeit geschehen muß, erfolgt auf den Kriegsschiffen morgens 8 Uhr durch den Navigationsoffizier und wird von diesem dann gleich persönlich dem Commandanten gemeldet, weil man nur so der Gefahr glaubt vorbeugen zu können, welche für das Schiff entstehen würde, wenn das Aufziehen der Chronometer einmal vergessen werden sollte. Ein dickleibiges Tagebuch mit vorgedruckten Rubriken nimmt alles das auf, was von Werth für die Beurtheilung dieser Uhren ist. Ihr täglicher Stand zu der greenwicher Zeit wird dort mit der „Gang" ge-

Digitized by Google

nannten Abweichung von der normalen vierundzwanzigstündigen Uhrzeit eingetragen, und diese Angaben geben die Möglichkeit, auch nach einer längern Beobachtungsdauer den muthmaßlich richtigsten Chronometer herauszufinden. Hiermit nicht genug, muß der Navigationsoffizier auch noch in jedem Hafen, wo sich ein astronomisch genau festgelegter Punkt befindet, durch besondere Beobachtungen über dem künstlichen Horizont den Stand der Chronometer einer Controle unterwerfen.

Die Herren Beobachter haben sich inzwischen einen Platz gesucht, von dem aus sie die Sonne bequem „schießen" können, wie der Kunstausdruck lautet. Der Steuermann hat aber vorher schon die Wachuhr, nach welcher die Glasen geschlagen werden, nach der mit der ungefähren Breite vorläufig errechneten Länge gestellt, damit die Ausgabe des Essens für die Mannschaft zur rechten Zeit erfolgen kann. Das Mittagessen wird nämlich stets 10 Minuten vor 12 Uhr ausgegeben, Frühstück und Abendbrot 5 Minuten vor 7 bezw. 6 Uhr, damit die Leute, wenn sie zu den Mahlzeiten gerufen werden, die Speisen schon auf den Tischen vorfinden. Da nun ein Schiff, wenn es nicht genau einen Nord – Süd-Curs einhalten sollte, unausgesetzt seine Uhrzeit ändert, so hält man die Zeit mittags 12 Uhr für das Stellen der Wachuhr fest, zumal man auf See nach wahrer Zeit rechnet. Unsere bürgerliche Zeit richtet sich ja nach dem Stand der Sonne; der scheinbare Lauf derselben ist aber bekanntlich für uns Erdenbewohner nicht gleichmäßig, sondern sie kommt, je nachdem sie von dem nördlichen zu dem südlichen Wendekreis oder umgekehrt wandert, täglich etwas früher oder später in den Meridian des Beobachters. Für eine richtige Angabe dieser unregelmäßig wechselnden Aenderung läßt sich aber keine Uhr einrichten, wie eine solche auch, wenn sie hergestellt werden könnte, für unsere bürgerlichen Verhältnisse unzweckmäßig sein würde. Man hat daher die sogenannte mittlere Zeit angenommen, mit welcher die wahre Zeit nur viermal im Laufe eines Jahres zusammenfällt. Auf See aber, wo man so wie so täglich die Zeit ändert und auch täglich die Mittagshöhe der Sonne beobachtet, ist es bequemer, mit der wahren Sonnenzeit zu rechnen, und 12 Uhr mittags wird durch die Glasen angeschlagen, sobald der Navigationsoffizier dem Wachoffizier die Mittheilung macht, daß die Sonne im Meridian angelangt ist.

Ueberlassen wir nun die Beobachter sich selbst und wenden uns zu dem Schiff zurück!

Um 11½ Uhr kommt, wie alltäglich, der Mannschaftskoch mit

Digitized by Google

einem Teller auf die Commandobrücke, um dem Wachoffizier oder, wenn Commandant oder Erster Offizier dort anwesend sind, dem ältesten von diesen eine Probe des für die Mannschaft gekochten Essens vorzulegen, damit dasselbe auf seine Genießbarkeit und Güte geprüft wird und damit jedermann, welcher Lust dazu verspürt, dies sehen kann.

10 Minuten vor 12 Uhr meldet der Wachoffizier dem Commandanten Zeit zu Backen und Banken, oder läßt es ihm melden, wenn dieser nicht an Deck sein sollte. „Backen und Banken" ist der in einen bequemen Commandoruf gebrachte Begriff für das Aufstellen der Tische und Bänke zu den Mahlzeiten. Der Commandant erhält diese Meldung auf See zu allen Mahlzeiten, weil er zu bestimmen hat, ob die Wind- und Witterungsverhältnisse es angezeigt erscheinen lassen, die Wache für die Dauer derselben von dem Oberdeck zu entlassen oder nicht. Im Passat ist dies ja nun angängig und der Ruf „Backen und Banken" erfreut einen jeden Mann der Wachmannschaft. In dem andern Falle würde mit dem Ruf „Freiwache Backen und Banken" nur diese zunächst die Erlaubniß zum Essen erhalten und die Wache damit eine halbe Stunde Freizeit verloren haben.

Auf den mit einem Pfeifensignal begleiteten Ruf zum Aufstellen der Tische und Bänke begeben sich die Back- und Hülfsbackschaften zunächst in das Zwischendeck, um diese Arbeit dort auszuführen, und die erstern gehen dann mit den großen hölzernen Schüsseln (sogenannten Suppenbacken) zu der Küche, um das Essen zu empfangen. Hier sind bereits der Offizier des Batteriedecks und der Stabswachtmeister anwesend; der letztere mit einer Liste, nach welcher er die Nummern der einzelnen Backen in täglich wechselnder Reihenfolge aufruft, damit jede Backschaft in regelmäßiger Wiederkehr als erste die Speisen empfängt. Auf einem Tisch sind die bereits aus dem Kessel entnommenen Fleischnetze mit Inhalt in der gleichen Reihenfolge hingelegt, damit deren Ausgabe ohne Aufenthalt erfolgen kann. Das Fleisch wird nämlich in netzartig geflochtenen Beuteln, deren jede Back einen hat, gekocht, damit der Tisch auch sein richtiges Gewicht an Fleisch bekommt. Jeder Beutel ist mit einem hölzernen Brettchen versehen, in das die Nummer der Back eingeschnitten ist.

Die Backschaften erhalten nun zuerst aus dem Suppenkessel nach der Mitgliederzahl ihrer Back, welche ein Gehülfe des Stabswachtmeisters unter Abrechnung der Kranken ausruft, die ihnen gebührende Menge zugemessen und dann ihr Netz mit dem Fleisch. Der die Auf-

Digitized by Google

ſicht führende Offizier meldet dem Wachoffizier die Ausgabe der Speiſen, ſobald dieſelbe erfolgt iſt.

Der Navigationsoffizier theilt dem Wachoffizier mit, daß es Mittag iſt, und die Beobachter verlaſſen das Deck, um ſich an ihre Rechnung zu machen. Die Schiffsglocke ſchlägt acht Glaſen, die Bootsmannspfeifen rufen zum Eſſen und der Wachoffizier iſt mit dem Perſonal, welches an Deck bleiben muß, allein. Hoch oben auf der Vormarsraa ſitzt der Ausguckpoſten und zählt die Minuten, bis er zum Eſſen abgelöſt wird. Der Offizier der Vordeckswache ſieht träumeriſch über die Reling und beobachtet ſcheinbar das Spiel der fliegenden Fiſche, denkt aber nur darüber nach, welche Genüſſe der Meſſevorſtand heute hat auftiſchen laſſen. Die Bootsmannsmaate und Cadetten laufen eifrig hin und her und thun ſo, als ob ſie gar keinen Werth auf baldige Ablöſung legten. Der Wachoffizier lugt von der Commandobrücke in die unter ihm liegende Meſſe, um die Herrlichkeiten zu erſpähen, welche dort unten eine ſo vortreffliche Stimmung hervorgezaubert haben. Dort weiß man wohl, daß der Kamerad oben voller Neugierde iſt, zeigt ihm ab und zu eine Schüſſel und trinkt ihm in goldigem Rheinwein oder perlendem Schaumwein zu. Wahre Tantalusqualen ſtehen die Leute am Ruder aus, welche den köſtlichen Bratenduft riechen und den Gläſerklang, wie das Knallen der Pfropfen hören, ohne von dieſen Genüſſen etwas erhaſchen zu können. Wunderbar großartig iſt die das Schiff umgebende Natur, welche man jetzt, wo das Deck nahezu verlaſſen iſt, ſo recht genießen könnte; aber die wenigen Menſchen, welche noch oben ſind, haben Hunger, ſo einen wahrhaften herzhaften Heißhunger, wie ihn ein anſtrengender Sonntagvormittag in der zehrenden Paſſatluft nur erzeugen kann, und vor dieſem müſſen alle andern Triebe zurücktreten.

Um 12½ Uhr werden die Poſten zum Eſſen abgelöſt, um 1 Uhr die Backſchaften zum Proviantempfang gerufen. Sie erhalten Brot, Zucker, Salz, Butter und Fleiſch für die nächſten 24 Stunden, während die andern Proviantartikel direct an den Koch gelangen. Das Fleiſch, welches mit Ausnahme zweier Tage, an denen präſervirtes ausgegeben wird, auf See ſtets gepökeltes iſt, kommt in die Fleiſchnetze und mit dieſen in die ſogenannten Friſchfäſſer, welche mit verſchließbaren Deckeln verſehen und mit Seewaſſer gefüllt ſind, weil dieſes trotz ſeines Salzgehaltes immerhin noch geeignet iſt, das ſtark gepökelte Fleiſch auszulaugen, und Süßwaſſer zu dieſen Zwecken nicht verabreicht werden kann, weil der Bedarf ein zu großer ſein würde. Von vier zu vier

Digitized by Google

Stunden wird das Wasser in den Frischfässern, welche unter der Obhut eines Postens stehen, erneuert.

Um 1 Uhr haben wol die meisten der Leute ihre Mittagspfeife ausgeraucht und die Offiziere ihre Verdauungspromenade auf dem Achterdeck beendet. Alle fühlen nun das Bedürfniß nach Ruhe, nach einem, wie sie sagen, die fernere Verdauung fördernden Mittagsschlaf. Es ist auffallend, wie sehr alle Schiffsbewohner dieser schlechten Angewohnheit unterworfen sind. Viele, welche schon seit 4 Uhr morgens auf den Beinen sind, haben ja eine Berechtigung zu dieser Erholung; aber viele andere, welche diese Berechtigung nicht haben, beanspruchen sie doch auch für sich, und zu diesen gehören vorzugsweise die Badegäste, welche erst um 8 Uhr aufgestanden sind. Sie können dafür dann abends keinen Schlaf finden und schimpfen nun weidlich, daß aus Rücksicht für die die Nachtwachen gehenden Personen ihnen um 10 Uhr ohne Rücksicht auf ihre Kneip- und Skatstimmung das Licht vor der Nase gelöscht wird.

Jeder, der den Vorzug einer eigenen Kammer genießt, zieht sich natürlich in diese zurück, um ungestört zu bleiben, und die Cadetten machen es sich in ihrer Messe auf Tischen und Bänken bequem; die Mannschaft aber sucht sich nach dem Ausspruch eines vorhistorischen Witzbold, denn so alt muß der Witz schon sein, die weichsten Planken aus. Die Leute legen sich auf dem Oberdeck, unbekümmert um die sengenden Sonnenstrahlen, auf das reine platte Deck und finden hier, umfächelt von dem an den Segeln abprallenden und über das Deck hinfegenden Wind vielleicht das beste Ruhelager.

Das Vordeck ist mit Menschen dicht belegt, und vorsichtig tasten sich die Offiziere mit ihren Füßen zwischen den Leibern durch, wenn der Dienst sie während dieser Mittagspause nach dem Vordeck rufen sollte. Es soll eigentlich ein schmaler Gang freibleiben, die Menschen verschieben sich aber im Schlaf doch so weit, daß der Raum bald wieder ausgefüllt ist. Dieses Lager gewährt eigentlich immer durch die nichts weniger als malerischen Stellungen der Schläfer einen komischen Anblick. Die einen liegen auf dem Bauch, die andern auf dem Rücken, wieder andere auf der Seite. Einzelne schlafen im Sitzen, den Rücken an die Bordwand, den Kopf an den Nebenmann gelehnt, und jeder wählt seinen Platz, wie er ihm gerade bequem ist, sodaß die Leiber kreuz und quer liegen. Die einen bilden sich ein, in ihrer untergeschobenen dünnen Mütze ein vortreffliches Kopfkissen gefunden zu haben, andere sind klüger und haben den fleischigsten Theil eines

Digitized by Google

auf dem Bauch schlafenden Kameraden als Kopfkissen gewählt. Unvergeßlich wird mir ein Bild bleiben, wo ein auf diese Art Gebetteter im Schlaf wieder seine eine große Zehe in den offenen Mund eines andern Schläfers geschoben hatte. Die Leute gehen an Bord ja barfuß, sofern die Witterung dies irgend erlaubt, und heute haben sie auch, wie immer, gleich nach dem Gottesdienst von dieser Wohlthat Gebrauch gemacht, wenngleich sie am Sonntag Schuhe tragen dürfen.

In der neuesten Zeit wird zwar wieder der Versuch gemacht, die Besatzungen dauernd Schuhzeug tragen zu lassen; dies wird aber auch einer jener Versuche zur Abänderung alterprobter Einrichtungen bleiben, welche nur dazu dienen, die in Vergessenheit gerathenen Gründe, welche zu den betreffenden Einrichtungen geführt haben, wieder einmal an das Tageslicht zu fördern. Gründe dafür, die Schiffsbesatzungen dauernd Schuhzeug tragen zu lassen, bestehen, wenn man von einer empfindsamen Anwendung der Menschenrechte absieht, nicht; aber sehr viele Gründe sprechen dagegen.

Da ist zunächst das psychologische Räthsel, daß die Matrosen aller Nationen eitler auf einen kleinen Fuß sind, als es die koketteste Weltdame nur sein kann, welcher Eigenthümlichkeit auch der Schnitt der sogenannten Matrosenhosen, möglichst lang und unten am Fuß möglichst weit, sodaß unter dem Kleid nur eine kleine Fußspitze vorschaut, seine Entstehung verdankt. Bliebe es bei diesem Hosenschnitt, welcher in der deutschen Marine übrigens nicht mehr gestattet ist, dann könnte man den Leuten ihr Vergnügen ja lassen; aber dabei bleibt es nicht, sondern der Stiefel muß auch so eng sein, daß der Fuß ohne Strumpf kaum hineingeht, und der hohe, weit vorgeschobene Hacken muß noch das Uebrige thun.

Die Folgen dieser Eitelkeit sind, daß man bei den Matrosen vielfach Verkrümmungen der Zehen und nach einem längern Hafenaufenthalt, wo sie bei ihren Urlaubsgängen an Land eigenes Schuhzeug tragen, erschreckend große Hühneraugen und oft kranke Füße sieht. Der Staat hat nun aber ein Interesse daran, daß seine Soldaten gesunde Füße haben. Die Leute müssen ja allerdings bei verschiedenen Exercitien beschuht sein, für diesen Zweck haben sie aber bequeme ältere Schuhe, welche über wollenen Strümpfen getragen werden und keine Gefahr für kranke Füße bieten; anders würde es werden, wenn die Leute dauernd Schuhe tragen und nun unter ihnen ein gewisser Wettstreit entsteht, die schönste Fußbekleidung haben zu wollen. Man

Digitized by Google

kann zwar sagen, daß die Vorgesetzten dazu da sind, einem derartigen Unfug zu steuern. Gesagt ist dies leicht, aber ausgeführt sehr schwer, weil die Offiziere in dieser Sache keinerlei Stütze an den Unteroffizieren finden würden, denn diese sind in diesem Punkt gewöhnlich die Unverständigsten und gewissermaßen tonangebend für die Mannschaften.

Die Hauptsache bleibt aber die Wirkung des durch das Schuhwerk verursachten Geräuschs auf die Nerven der Menschen. Jedes Schiff ist ein ungeheuerer Resonanzboden, in welchem Hunderte von Menschen fortwährend, und fast stets im Laufschritt, in Bewegung sind, dessen Verbindungstreppen zwischen den einzelnen Stockwerken eigentlich nie leer werden. Tragen alle diese Menschen Schuhe oder Stiefel, dann entsteht ein ununterbrochenes rollendes Gepolter, welches man wol während einer kurzen Sommerindienststellung und Manöverzeit ertragen kann, aber nicht während mehrerer Jahre, da man sich an dasselbe nicht gewöhnt und namentlich nicht während der Nacht. Der gemeine Mann mit seinen jungen starken Nerven wird die Wirkung vielleicht nicht bewußt empfinden, aber bei den Offizieren wird dies der Fall sein, und nervös überreizte Vorgesetzte vermögen so schädlich auf den ganzen Dienstbetrieb zu wirken, daß dieser Einfluß sich doch auf die Untergebenen überträgt und die Kriegstüchtigkeit der ganzen Besatzung schmälert.

Dann kommt noch in Betracht, daß es in gesundheitlicher Beziehung richtiger ist, die Leute barfuß gehen zu lassen. Nicht nur, daß die Füße selbst gesünder bleiben, sondern daß man damit auch ein Mittel hat, die Menschen vor Erkältungen zu schützen, denn der Mann, welcher bei nicht zu kaltem Wetter am Tage ohne Schuhe und Strümpfe geht, wird in diesen Kleidungsstücken ein sicheres Schutzmittel finden, wenn er dieselben abends auf Befehl anziehen muß.

Schließlich bleibt aber auch noch ein Punkt zu beachten, der, scheinbar gleichgültig, doch von größter Bedeutung ist. Da die Leute während des Deckwaschens barfuß gehen müssen, aber keine geeigneten Plätze auf dem Deck finden, wo sie ihre Schuhe und Strümpfe sicher unterbringen können, so werden, um so mehr, als das Deckwaschen meistentheils bei dunkler Nacht seinen Anfang nimmt, tägliche Verwechselungen, Verluste oder gar Entwendungen eintreten, welch letztere wieder zu Diebstahlsprocessen führen. Dem war mit der jetzigen Praxis vorgebeugt, ohne daß Unzuträglichkeiten sich gezeigt hätten.

Gegen 2 Uhr wird es im Schiff wieder lebendig, die Schläfer

Digitized by Google

ſind erwacht und bereiten ſich vor, den freien Nachmittag zu genießen. In den Meſſen wird Skat und Schach geſpielt und geleſen, wol auch Klavier geſpielt, wenn ein ſolches Inſtrument vorhanden iſt und ein guter Spieler ſich unter den Mitgliedern befindet, denn nur einem ſolchen wird erlaubt, Muſik zu machen. Auf dem Vordeck kommen wieder die Tabackspfeifen in Brand und einzelne Gruppen verſuchen auch ein Spielchen Schafskopf mit ſtark abgegriffenen Karten. Das größte Leben zeigt ſich aber bei dem Bleiplattſpiel, bei welchem mit kreisrunden Bleiplatten in ein mit Kreide gezogenes und in verſchiedene Abtheilungen getheiltes Geviert geworfen wird. Die Abtheilungen haben verſchiedene Zahlen und zwei Gruppen ſpielen wie beim Kegeln gegeneinander. Das Charakteriſtiſche an dieſem Spiel iſt, daß die Gewinner den Verlierern je nach der Höhe des Gewinns eine gewiſſe Zahl von Schlägen auf die bloßen Fußſohlen austheilen. Der Beginn der Baſtonnade, bei welcher immer ergötzliche Scenen zu Tage treten, lockt natürlich eine große Zahl unbetheiligter Zuſchauer herbei.

Um 4 Uhr wird „Pfeifen und Lunten aus“ gepfiffen und die Freizeit iſt zu Ende. Die Freiwache zieht ſich auf Befehl für die Nacht um und tritt um 4¼ Uhr die Wache an, worauf die alte Wache zum Umziehen geht.

Um 5 Uhr ruft die Trommel zur Abendmuſterung. Nach derſelben zeigt das Achterdeck ein ſich täglich wiederholendes beſonderes Bild, da nun hier die Mitglieder der Offiziermeſſe ihren Abendſpaziergang machen, zwar nicht freiwillig, ſondern unter dem Zwang der Nothwendigkeit, denn unten wird nun der Tiſch für die Mittagsmahlzeit gedeckt, was die Herren nöthigt, den Raum zu verlaſſen. Dies iſt ihnen übrigens durchaus zuträglich, denn ſie können nun doch noch ihre, trotz des unſchuldigen Spiels erhitzten Köpfe abkühlen und ſich den durch Taback und manches Glas Wein geſchädigten Appetit etwas auffriſchen. Allerdings finden ſie auch Gelegenheit, den der Paſſatzone eigenthümlichen herrlichen Sonnenuntergang zu bewundern. Voller Poeſie war die Natur während des ganzen Tages, aber das Köſtlichſte hat ſie ſich doch für den Augenblick des Scheidens der Sonne aufgeſpart. Das Farbenſpiel in der Atmoſphäre über dem Horizont, wol hervorgebracht durch die Feuchtigkeit und die feinen Salzkryſtallſtäubchen in der Luft, iſt geradezu bezaubernd, und kaum möglich erſcheint es, die duftigen zarten Schattirungen mit Namen uns bekannter Farben zu benennen. Das Blau des Meeres nimmt tiefere Färbung an, das Rauſchen der Wogen und des Windes klingt ernſter und be-

Digitized by Google

rührt uns wie eine Mahnung an die Vergänglichkeit alles Irdischen. Wie gebannt schauen wir in den nur noch matt leuchtenden Sonnenball, welchem wir bei seinem langsamen Einsinken in die Flut ein lautes „Auf Wiedersehen" zurufen möchten.

Um 6 Uhr mit der Abendbrotzeit für die Mannschaft hat der Sonntag auf einem Kriegsschiff sein Ende erreicht. Die übrige Zeit unterscheidet sich von der der andern Tage nicht. Bis 9 Uhr abends darf geraucht und bis 8 Uhr gesungen werden, manches deutsche Lied und manch kräftiges Lachen durchschallt die Lüfte der heißen Zone.

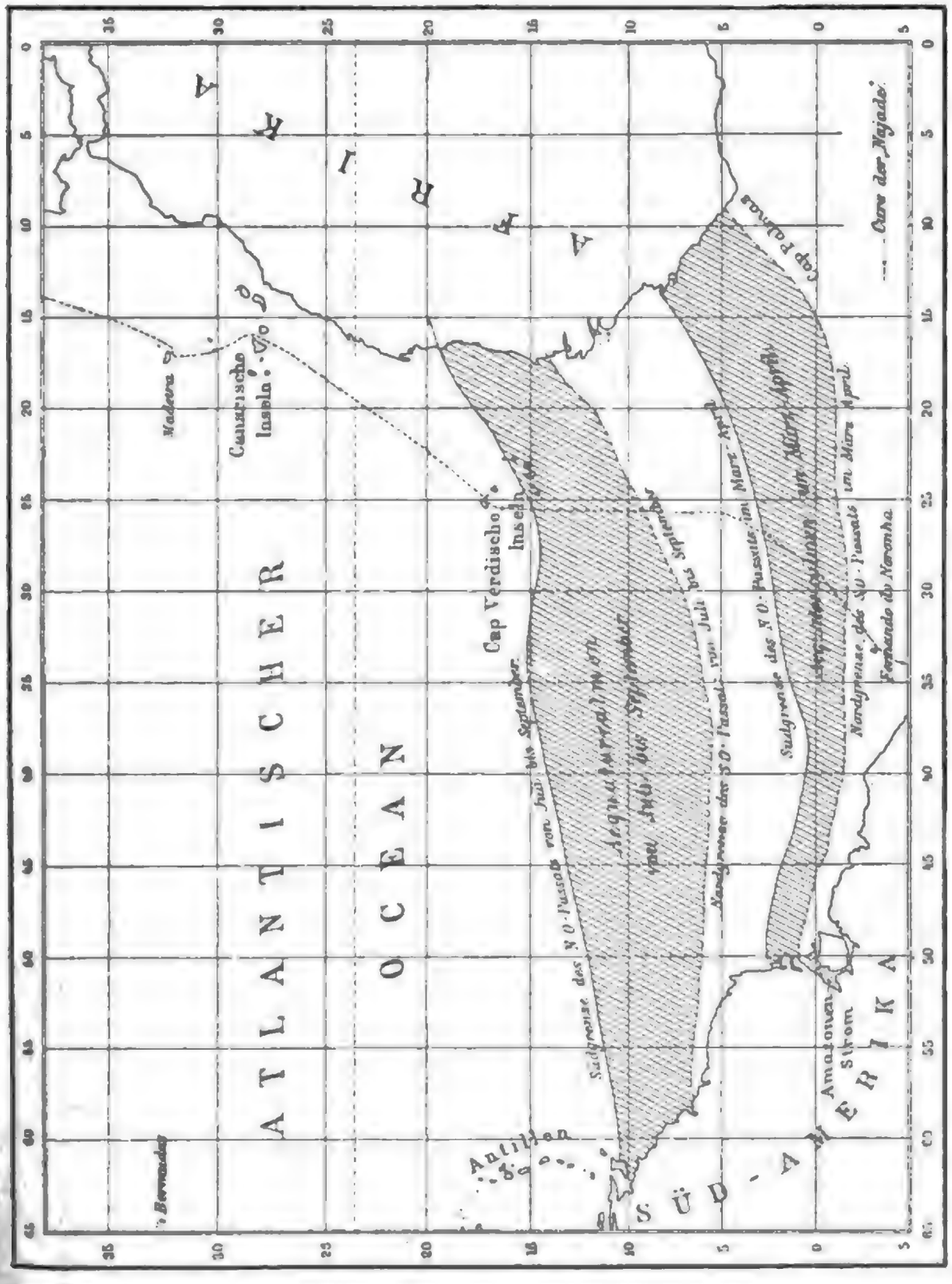
Schneller, als wir es erwarten konnten, sind wir in die Aequatorcalmen eingetreten, weil der Calmengürtel in diesem Jahr für die Jahreszeit ausnahmsweise weit nach Norden liegt. Richtet sich seine Lage auch nach dem Stand der Sonne in der Weise, daß er am nördlichsten in unserm Sommer, wenn die Sonne nördliche Declination hat, liegt, und am südlichsten, wenn ihre Declination Süd ist, mithin in unserm Winter, so hat er sich diesmal doch nicht genau an diese Regel gebunden.

Unter den Aequatorcalmen versteht man im gewöhnlichen Leben eine erdrückende Windstille, begleitet von wolkenbruchartigen Regengüssen; aber nur selten trifft man dauernde Windstille an. Bezeichnender würde es sein, wenn man die „Calmengürtel" genannte Scheide zwischen den Passatwinden „Wechselgürtel" nennen würde. Wir wollen uns übrigens mit dieser physikalischen Erscheinung, welche vielfach eine unrichtige Darstellung gefunden hat, etwas eingehender beschäftigen.

Bekanntlich werden die Passatwinde auf ihrem Weg zu dem Aequator erwärmt, steigen dann schließlich auf, um in den höhern Regionen weiter geführt und abgekühlt zu werden, und später wieder auf die Erdoberfläche zurückzukehren und den Kreislauf von neuem zu beginnen. Die Stärke des Windes nimmt mit seiner Erwärmung und der Zunahme seines Feuchtigkeitsgehalts ab, er steigt in die Höhe, gibt seine Wasserdämpfe an die nachströmenden Lufttheilchen ab, bis diese schließlich große Wolkenbänke mit herabströmendem Regen bilden und dann in Gestalt des Calmengürtels seinen Lauf ganz hemmen. Dieser Gürtel müßte nun, wenn die den Passatwind beeinflussenden Verhältnisse überall die gleichen wären, je nach dem Stand der Sonne, an dem Aequator, oder abwechselnd nördlich und südlich von ihm, in seiner Nähe liegen und annähernd eine gleiche Breitenausdehnung haben; dies alles trifft aber nicht zu und hieraus lernen wir erkennen, wie groß die Einflüsse sind, welche durch die in den beiden Passat-

Digitized by Google

zonen ungleiche Vertheilung von Land und Wasser ausgeübt werden. So finden wir auf dem Atlantischen Ocean, daß der Südostpassat



Karte der Calmengürtel.

erheblich stärker als der Nordostpassat ist, und daß er auch einen höhern Feuchtigkeitsgehalt hat als dieser. Ferner, daß der Calmen-

gürtel immer nördlich des Aequators liegt und nur während zweier Monate sich etwas über den Aequator hinaus nach Süden erstreckt, daß er auf der nördlichen Halbkugel schon auf 15° Breite, an der afrikanischen Küste sogar schon auf dem 18. Breitengrad angetroffen wird, daß er auf der südlichen aber nicht weiter wie bis zu 2° Süd kommt, wie die beigefügte Skizze dies auch angibt. Auch liegt der Gürtel an der amerikanischen Seite südlicher und ist dort schmaler als an der afrikanischen. So ist seine Breite, welche im Durchschnitt zu 6° oder 90 geographischen Meilen = 675 km angenommen wird, in den 6 Monaten von December bis einschließlich Mai an der amerikanischen Seite 2° und an der afrikanischen 8°, in den übrigen 6 Monaten an der amerikanischen 4° und an der afrikanischen bis zu 15°.

In den Monaten Juli, August und September dringt der Südostpassat bis zu 7° Nordbreite vor und, wenn man den Südwestmonsun, in welchen der Südostpassat an der Guineaküste Afrikas übergeht, mitrechnet, sogar bis zu 15° und 18°, während der Nordost in diesen Monaten mit seiner südlichsten Grenze nur bis zu 10° und 15° Nord kommt, an der afrikanischen Küste aber sogar bis auf 20° Nord zurückgedrängt wird. In den Monaten März und April erreicht der Südostpassat bei 2° Südbreite seine nördlichste Grenze, der Nordost dringt jetzt bis zu 5° und 3° Nord, an einer Stelle allerdings auch bis zum Aequator vor.

Aus dem Vorstehenden und einem Blick auf die gewundenen Grenzlinien des Windes, wie sie die Zeichnung gibt, dürfte hervorgehen, daß man in den Aequatorcalmen nicht mit anhaltender Windstille rechnen kann, denn der Wind läßt sich nicht in feste Bahnen einschränken. Jeder Wechsel in den atmosphärischen Niederschlägen, jede Temperaturschwankung und elektrische Spannung werden auf ihn einwirken, und so bildet der Calmengürtel eine Region der widerwärtigsten Ueberraschungen. Gewitter mit schweren Böen überfallen das in Stille liegende Schiff, und hat man eben eine schwere Böwolke über sich wegziehen sehen, ohne daß der gefürchtete Windstoß aus ihr hervorgebrochen ist, so rast aus der entgegengesetzten Richtung ein Sturm über das Schiff, ohne daß man weiß, woher er kommt. Gleich bleibt sich unter allen Verhältnissen der unaufhörliche Regen, gegen den noch kein schützendes Kleid gefunden ist, denn die besten Regenröcke lassen schon nach wenigen Stunden wie ein Sieb das Wasser durch. Ab und zu wirbeln auch Wasserhosen über die Meeresfläche, welche vielfach gefürchtet werden, obgleich noch kein Fall bekannt ge-

Digitized by Google

worden ist, daß ein solcher Wasserwirbel einem Schiffe schon Schaden zugefügt hätte.

Mit Windstille übersetzen viele das Wort „Aequatorcalmen", und doch hat schon manches Schiff, welches in allen Meeren die gefürchtetsten Stürme ohne großen Schaden überstanden hatte, hier seine Masten im Sturmestoben verloren.

Zur „Najade" zurückkehrend finden wir, daß der Wind an Frische und Beständigkeit nachläßt. Im Süden stehen am Himmel schon bleifarbene Wolkenbänke, welche nicht mehr in gleichmäßigem Flug durch die Lüfte ziehen, sondern fest an der Stelle kleben. Die Temperatur ist schwül, jeder Gegenstand im Schiff ist feucht. Die Herrlichkeit des Passats ist vorläufig zu Ende, der Wind stößt zeitweise schon aus Südost und Südwest, die Segel müssen gekürzt und mit Vorsicht geführt werden. Je weiter wir vordringen, desto höher steigen die düstern Wolken. Der Wind wird flauer, stirbt ganz ab, die Sonne ist schon hinter den Wolken verschwunden und vor uns liegt eine dunkle bleifarbene Wand, welche in ihrer Erscheinung nichts mehr mit der Wolkenform gemein hat, sondern eine gleichmäßige schwere Masse ist. Das Schiff liegt in Stille, und jetzt, wo der Druck des Windes auf die Segel aufgehört hat, werden wir erst darauf aufmerksam, daß sich in die mit uns laufende Nordostdünung schon die aus Südost hineinzwängt und sich mit ihr vermischt. Heftig arbeitet das Schiff in der unregelmäßigen See. Ein zeitweise sich Bahn brechender von Regen begleiteter Windstoß treibt uns einige Meilen weiter nach Süden, und bald befinden wir uns auch in unserm Rücken von dem erdrückenden Wolkenschild umfaßt, der nun seine Schleusen öffnet und lauwarme Regenmassen auf das Meer und uns niederschüttet. Alles thierische Leben in der See scheint erstorben, und geisterhaft thürmt sich die tiefblaue Flut in unzähligen kegelförmigen Wellen auf, welche gleich hinterher wieder zusammenfallen. Das Schiff liegt nur unter doppelt gereeften Marssegeln, die Wachmannschaften stehen triefend an den Brassen bereit und triefend steht der Wachoffizier auf der Commandobrücke, um selbst auf Böen zu achten und die Befehle des Commandanten, welcher, etwas geschützt unter der Commandobrücke stehend, dort seine Beobachtungen macht, ausführen zu können. Offiziere und Mannschaften werden ja von vier zu vier Stunden abgelöst und können sich dann wieder trocknere Kleider anziehen, wenn sie noch welche haben, der Commandant wird aber, solange das Schiff sich in den Calmen befindet, nur zeitweise das Deck verlassen und vielleicht für mehrere

Digitized by Google

Tage sein Bett nicht zu sehen bekommen. Stundenlang liegt das Schiff mit schlagenden und klatschenden Segeln in Stille, hier und da zuckt ein Blitz, rollt ein grollender Donner durch die Luft, aber kein Wind kommt. Da plötzlich zeigt sich an einer Stelle auf der Meeresfläche Schaum, welcher in rasender Geschwindigkeit sich weiter ausbreitet und auf das Schiff zustürmt. Helles Pfeifen zieht durch die Takelage, ächzend und knarrend legt sich das Schiff so weit auf die Seite, daß die Geschützmündungen im Wasser liegen, und jagt nun mit 10 Knoten vorwärts, aber nur etwa 10 Minuten lang, dann ist es wieder still wie vorher. Unten im Schiff scheint alles Leben erstorben. Alle Luken sind geöffnet und gleichgültig sehen die Messebewohner es mit an, wie der Regen auf ihren gedeckten Tisch und in ihre Speisen niederfällt; sie selbst sitzen seitwärts und rückwärts im Trocknen, können aber die über dem Tisch befindlichen Fenster nicht schließen, weil es unten sonst einfach nicht auszuhalten ist. Nur so können sie noch etwas Luft und Kühlung erhalten, weil die Seitenfenster, welche bei den Böen unter Wasser gedrückt werden, geschlossen bleiben müssen. Es wird Abend, noch größere Aufmerksamkeit wird auf dem Deck erforderlich. Im Zwischendeck und in den Messen fließt das Regenwasser mit dem Schlingern des Schiffs hin und her, nasse Füße gibt es allenthalben und in der Offiziermesse zeigen sich, sobald das Licht dort gelöscht ist, ungebetene Gäste. Das Geräusch des fließenden Wassers lockt sie hervor, von deren Anwesenheit im Schiff noch niemand eine Ahnung hatte. Es sind Ratten, welche jedenfalls in einem der letzten Häfen mit den Kohlen an Bord gekommen sind, sich nun hier ein Stelldichein geben und in großen Sprüngen von dem Tisch und dem Büffet nach ihren Schlupfwinkeln eilen, sobald der Erste Offizier, welcher dem Commandanten auf dem Deck Gesellschaft geleistet hatte, mit Zimmerleuten und Laternen die Messe betritt, um die hinter derselben liegende Rudereinrichtung einer Prüfung zu unterwerfen.

Am ersten Tage ist dieser Zustand noch etwas Neues, am zweiten und dritten aber glaubt man verzagen zu müssen. Alles ist naß im Schiff, feuchte warme Dämpfe erfüllen alle Räume, jeder eingeschlossen gewesene Gegenstand ist mit Schimmel oder Rost überzogen. Doch die Gewitter und die Böen haben auch ihr Gutes, das Schiff macht mit denselben doch noch immer 80, 100 ja bis zu 150 Seemeilen in 24 Stunden und hat in 3 bis 5 Tagen die Calmen überwunden.

Frischer Südostwind setzt ein, das Gewölk wird zurückgetrieben,

Digitized by Google

der Regen läßt nach und zieht nur noch strichweise über uns weg. Die See nimmt wieder bestimmte Gestalt an, weiße Schaumkämme zeigen sich auf ihr, die Farbe des Wassers wird wieder blau. Alle Segel werden beigesetzt, das Schiff eilt wie erlöst vorwärts, die Sonne bricht in kaum geahntem Glanz hervor. Weiße Wolkenballen ziehen wieder an der Himmelskuppel ihre Bahnen, alle Fenster und Luken sind offen, Schiff und Menschen werden trocken. Wir sind im Südostpassat, welcher uns nun doppelt schön erscheint. 2° und einige Minuten Nordbreite gibt das Mittagsbesteck an, wir werden daher morgen Vormittag den Aequator passiren.

Die Folgen der letzten Regentage verbieten ein Exercitium von selbst, weil es zunächst heißt: alle naß gewordenen Sachen trocknen. So kann der Erste Offizier auch unauffällig den Unteroffizieren und Matrosen, welche bei der Linientaufe den Neptun und sein Gefolge darstellen wollen, freie Zeit und Hand lassen, ihre für den Mummenschanz schon seit längerer Zeit in Arbeit befindlichen Vorbereitungen zum Abschluß zu bringen.

Der Tag neigt sich zu Ende, die Nacht breitet ihre Fittiche über das Meer, auf welchem gar fröhliche Menschen mit ihrem Schiff schwimmen. Sie wissen nach den Schrecken der Calmen die wohlthätige Trockenheit auf dem Deck und den kühlenden Wind, sowie die nunmehr wieder regelmäßigen Bewegungen des Schiffs zu würdigen. Auch die Sicherheit, mit welcher die Mannschaft nunmehr ihre Freizeit genießen kann, ohne darauf vorbereitet sein zu müssen, in jedem Augenblick an die Brassen gerufen zu werden, begeistert sie zu heiterm Gesang. Ganz sind wir aus dem Gebiet der Ueberraschungen aber doch noch nicht hinaus, da wir uns in dem Meeresgebiet befinden, wo Neptun auch heutzutage noch seinen Spuk treibt. Eben in dem Augenblick, wo die Lorelei mit so viel Gefühl gesungen wird, wie nur der Matrose bei diesem Lied abgeben kann, und wo die einzelnen Töne so weit getragen werden, daß sie gar kein Ende finden wollen, ertönt von der Außenseite des Schiffs aus des Meeres Tiefe im tiefsten Baß der dumpfe Ruf „Schiff ahoi"!, worauf sofort der Gesang verstummt. Der Wachoffizier ruft zurück „Ai, ai!" (gleichbedeutend mit „Wer da?"), worauf die Antwort kommt: „Triton, der Adjutant Neptun's." In kurzer Wechselrede, welcher auch der vorher über den Zeitpunkt des Besuchs verständigte Commandant beiwohnt, fragt Triton nach Name und Bestimmung des Schiffs, woher es kommt, wohin es geht, und bittet dann beizudrehen, damit er an Bord kommen

Digitized by Google

könne, um einen für dieses Schiff bestimmten Brief seines Herrn abzugeben. Diesem Wunsch wird auf Befehl des Commandanten entsprochen, und die vorher so sorglos singenden Matrosen müssen dem Commandoruf folgen und die Brassen bedienen. Wird das Schiff auch nicht thatsächlich beigedreht, so werden doch die Segel des Großmasts vorübergehend back gebraßt, um hiermit die Uneingeweihten, welche in der Mehrzahl sind, zu täuschen und sie mit dem Zauber des Geheimnißvollen vorübergehend zu fesseln. Es ist ein alter Seemannsscherz, welcher wol sobald noch nicht aussterben wird. Sobald die Segel back gelegt sind, hört man hinten am Schiff an der Leeseite Begrüßungsworte und die Mannschaft sieht im Schein einiger Laternen eine stattliche Erscheinung in weißem Bart, mit grünem Laubkranz auf dem Haupt sich über die Reling schwingen und dann die Commandobrücke betreten, um den Commandanten zu begrüßen und diesem unter Hersagen einiger Knittelverse einen großen Brief zu überreichen. Die Verse, welche so laut gesprochen werden, daß man sie überall auf dem Deck gut hören kann, besagen ungefähr dasselbe, was der Brief enthält; sie künden den Besuch Neptun's, welcher am Nachmittag des nächstfolgenden Tages auf dem Schiff die Linientaufe abhalten will, an und schließen mit dem Reim:

Und damit Sie vergessen den Triton nicht,
Geh' jetzt von Bord ich mit Feuer und Licht.

Sobald Triton die Commandobrücke verläßt, werden, um seinen Abgang zu maskiren, die Segel wieder vollgebraßt und nach dem Manöver sieht man im Kielwasser des Schiffs sein feuerspeiendes Boot, eine brennende, mit Theer und sonstigen Brennstoffen gefüllte Tonne, treiben. Wol mancher Neuling, der den Scherz noch nicht kennt, wird mit abergläubischem Empfinden in die dunkle Nacht dem feurigen Spuk nachschauen, welcher in immer weitere Ferne rückt, bis er verlöschend verschwindet.

Der Aequator ist passirt, wir befinden uns auf der südlichen Erdhalbkugel, wo die Welt ebenso aussieht wie auf der nördlichen. Es ist 2 Uhr nachmittags, und das Schiff ist bereit, Neptun zu empfangen. Die leichtern Segel sind festgemacht, damit das Schiff auch stärkere Böen vertragen kann; der routinemäßige Dienst fällt für den Rest des Tages aus; große Bütten stehen auf dem Achterdeck für den Taufact bereit, die Spritzenschläuche liegen auch schon da, denn Neptun gebraucht viel Wasser. Hornsignaltöne, welche sich bald mit

Digitized by Google

einem musikalischen Geräusch vermischen, kündigen den hohen Besuch an. Der Zug kommt.

Voran schreitet das Musikkorps und spielt einen Marsch. Dahinter folgt ein von sechs Negern gezogener Wagen, auf welchem Neptun thront; ein siebenter Neger trägt ihm die Schleppe. Die Neger haben nur Badehosen an und sind sonst mit Pottloth schön blank gewichst, haben große blecherne Ringe in den Ohren und einige rothe Malereien auf ihrem schwarzen Körper. Neptun selbst trägt ein weißwollenes Unterhemd, gestrickte Unterhosen, weiße Strümpfe, eine Krone auf dem Kopf und eine Harpune in der Hand, er hat einen langen weißen Bart und als Obergewand ein prächtiges Gemisch von bunten Flaggen. Hinter diesem König der Meere erscheint sein Gefolge, es sind ein heidnischer Priester, Triton, der Astronom Neptun's, der Actuar, ein Barbier mit seinem Gehülfen und vier Polizisten. Triton ist noch bevorzugt in seinem Anzug, denn eine blecherne Halbkrone schmückt sein Haupt, und ein weißer Bart verleiht seinem Gesicht die entsprechende Würde; der Anzug besteht ebenfalls in gestricktem Unterzeug, nur daß er blaue Strümpfe und nette blanke Schuhe trägt, da er nicht wie Neptun fahren kann, sondern gehen muß; sein besonderes Abzeichen ist ein großes papierenes Fernrohr. Der Astronom hat gewöhnliche Civilkleidung an und sieht aus wie ein junger Bauer in seinem Sonntagsstaat. Der Priester ist wie ein Pope gekleidet. Der Actuar macht den Eindruck eines altmodisch gekleideten Müllers, hat einen weißen Bart und auf dem Kopf einen riesigen Cylinderhut aus weißem Papier. Der Barbier ist ein Lump mit zerrissenen Kleidern und Stiefeln, mit einem Pflaster vor dem einen Auge, mit schiefem Rücken und ist bewaffnet mit Instrumenten von ungeheuerlichen Dimensionen; diese sind Schere, Rasirmesser, Zahnzange und eine Flasche mit Lebenselixir, welches ein Gemisch aus Seewasser und Essig ist. Der Gehülfe des Barbiers hat das Aeußere eines italienischen Fischers; seine Kopfbedeckung besteht in einem langen, blauwollenen Strumpf, sein Handwerkszeug ist ein Eimer mit Meerschaum, welcher aus Sodalauge und grüner Seife hergestellt ist. Was Barbier und sein Gehülfe haben, ist mithin alles von grober Art. Die Polizisten sind in einer Phantasieuniform, mit Säbeln und Knuten bewaffnet, um die widerspenstigen Täuflinge zur Stelle zu bringen.

Der Zug hält vor der Commandobrücke, und Triton besteigt dieselbe, um das Schiff durch die Privatgefilde Neptun's hindurchzuführen, er läßt „Alle Mann auf" pfeifen und die Untersegel wegnehmen.

Digitized by Google

Darauf hält Neptun seine würdevolle Ansprache, in deren Abfassung die Unteroffiziere in der Regel Meister sind, freut sich, ein Schiff des mächtigen Deutschen Reichs wieder begrüßen zu können, und bringt ein dreifaches donnerndes Hoch auf den Deutschen Kaiser aus. Im weitern Verlauf begrüßt er Commandant und Offiziere, sagt die allgemeine Taufe an und verspricht, dafür das Schiff auf seiner fernern Reise beschützen zu wollen.

Um einen Begriff von der Dichtart unserer deutschen Seeleute zu geben, wollen wir eine solche Ansprache hier folgen lassen:

Allgemeine Begrüßungsrede Neptun's.

Seid mir gegrüßt, ihr biedern deutschen Brüder,
Willkommen mir in meines Reiches Mitte,
Von ferne schon vernahm ich eure Lieder
Begleitet mit der heimatlichen Bitte.
Die Freude thront auf eurem Angesicht,
Muthvoll erheben sich die Augenlider,
Euch seh' ich gerne, euch vergeß' ich nicht,
Denn ich erkenn' in euch die alten Deutschen wieder,
Die nie sich beugten unter fremdem Joch.
Wenn sie der Uebermacht auch unterlagen,
Stets flatterten Germania's Banner hoch,
Denn ihr seid nicht gewohnt, ein fremdes Joch zu tragen.
Bleibt stets dieselben, gilt's das Vaterland,
Zu seinem Schutz reicht willig eure Hand.
Ihr seid die Zeugen einer großen Zeit,
Geeinigt ist das Deutsche Reich erstanden,
Das Blut von tausend Brüdern hat den Bund geweiht
Und fest gekittet eurer Fürsten Banden.
Jüngst, mein Triton kam mir zu berichten:
„Najade schwimmt auf meine Hauptstadt zu."
Sogleich gab ich Befehl, der Hofstaat soll sich rüsten,
Und seine Pflicht ein jeder eifrig thun.
Daß ihr jetzt angelangt in meiner Hauptstadt Kreisen,
Wird niemand doch von euch in Zweifel ziehn,
Sonst kann ich's euch auch mit der That beweisen,
Der Astronom sofort die Höhe nehm':
„Ich schwör's bei meinem Bart,
Es ist genau der nullte Grad."
Daß gut und echt die Instrumente sind,
Besagt die Firma ohne Zweifel,
Bei mir macht sie fast jedes kleine Kind,
Sonst hole sie gleich allesammt der Teufel.
Ein jeder fast, der auf der Reise
Hier jetzt den nullten Grad passirt,
Der wird getauft nach alter Weise
Und ihm der Bart glatt abrasirt.

Digitized by Google

Mein Triton wird die Taufe leiten
Und euch zum Taufſtein hinbegleiten.
Doch ehe wir zu dieſer Handlung ſchreiten,
Halten wir erſt große Cour,
Denn gegen alten Brauch wird doch wol niemand ſtreiten,
Man ſtelle mir die Herren alle vor.

An den Commandanten.

Ihr waret lange nicht hier,
Doch ich weiß gewiß, ihr waret ſtets gern in meinem Revier.
Ihr durchfuhrt ſchon ſehr oft das Meer,
Doch führte der Weg euch ſelten hierher.
Und jetzt hier als Commandant von dieſem Schiff
Bring' ich euch die beſten Wünſche dar,
Zu wahren eures Schiffes Kiel vor jedem Riff,
Steht zu Gebot euch ſtets meine ganze Schar.
Fahret noch lange zu Deutſchlands Schutz und Wehre,
Durch euren Muth erwerbt ihr ſtets Ruhm und Ehre.
Und da ihr euch ſtets brav bewährt,
Sei euer der Orden vom Fiſch mit dem Schwert.

An den Erſten Offizier.

Endlich wieder da,
Ich habe mich ſchon längſt nach euch geſehnt;
Doch Jahre ſind verfloſſen, daß ich euch nicht ſah,
Obgleich ich mich ſehr an euch gewöhnt.
Denn wer, wie ihr, ſtets ſtrebt Recht zu üben,
Den muß jedermann ſtets ehren, achten, lieben.
Dem Verdienſt geb' ich gern ſeine Krone
Und euch den Orden vom Delphin zum Lohne.

An den Navigationsoffizier.

Ich hatte ſchon längſt das Verlangen,
Euch auch einmal in meinem Reich zu fangen;
Doch Jahre und Jahre verflogen
Und immer noch wiegtet ihr euch auf Baltiks Wogen.
Meinen Triton, den wollt' es zuletzt verdrießen,
Daß ihr nicht kommt, die Freuden meines Hofs zu genießen.
Er zog euch deshalb zum Süden hin,
Und ich hoffe, es gereiche euch zum Gewinn.
Als Zeichen meiner Gewogenheit
Sei euch der Orden vom Hai bereit.

An den Stabsarzt.

Perſönlich euch Beifall zu geben
War lange mein Wunſch, mein eifriges Streben,
Denn Achtung dem Manne, der Gutes erſtrebt,
Der nicht für ſich ſelbſt, der für die Menſchheit auch lebt.

Drum mir ein Recept,
Das bitter nicht schmeckt,
Und dann eure Dienste würdig zu lohnen,
Sei euer das Hauskreuz der Tritonen.
u. s. w.

An die Cadetten.

Die Cadetten alle zusammen,
Haben gewiß ein großes Verlangen,
Noch recht oft hier zu erscheinen,
Und ich will's auch stets gut mit ihnen meinen.

An die Besatzung.

Ihr andern alle, groß und klein,
Die ihr hier um mich steht,
Ihr müßt recht fromm und artig sein,
Wenn ihr zur heiligen Taufe geht.
Nun lebet wohl, bleibt treu und brav und tapfer,
Steht fremden Nationen stets als Vorbild da,
Dem Vaterland bringt willig jedes Opfer,
Seid stolz auf eure Flagge hier und da,
Dann wird Neptun euch stets als Freunde grüßen,
Bis ihr die große Lebensreise werd't beschließen.

An den Ersten Offizier.

Ihr werdet mir doch die Freude machen
Und die Taufe der Herren Offiziere überwachen?
Ich selber kann es heute nicht,
Da mir dazu die Zeit gebricht.

Danach commandirt Neptun „Posten ablösen", und Leute aus seinem Gefolge besetzen die verschiedenen Posten, damit die abgelösten Mannschaften an der Taufe theilnehmen können.

Der Astronom stellt nunmehr seine Beobachtungen an, erzählt, was er alles kann, und gibt schließlich den Zeitpunkt an, wann das Schiff für das heutige Fest den Aequator überschreitet. Der Heidenpriester besteigt ein leeres Faß und verliest eine längere salbungsvolle Rede, die namentlich auf die Hauptschmierfinken des Schiffes gemünzt ist und worin diesen versprochen wird, daß heute die Taufe sie endlich einmal rein waschen wird; im übrigen werden der Mannschaft recht gut gehaltene Lehren ertheilt. Der Actuar verliest hierauf die Namen der noch nicht Getauften und verleiht im Namen Neptun's einige Orden. So den Schweineorden mit Miststrahlen an den unsaubersten Mann, den Orden der Schlauheit an den Dümmsten; das letztere Schaustück zeigt einen weißen Rand der Unschuld mit der Photographie des Be-

Digitized by Google

ſitzers in der Mitte. Nachdem endlich der Barbier noch ſeine Künſte angeprieſen hat, geht die eigentliche Taufe vor ſich. Die noch nicht getauften Offiziere werden von ihren Kameraden zwar tüchtig, aber immer noch zart abgebadet; dann folgen die Deckoffiziere, dieſen die Unteroffiziere und am Schluß die Mannſchaften; und es wird immer gröber. Der Täufling wird über einem großen Waſchfaß auf ein Bret geſetzt, das Faß iſt voll Seewaſſer. Je nach ſeinem frühern Betragen wird er milder oder härter angefaßt. Die mildeſte Form iſt, daß er eingeſeift und raſirt wird, dann fühlt er das Bret unter ſich ſchwinden und wird zwei- bis dreimal untergetaucht. Andern werden mit der großen hölzernen Schere noch die Haare verſchnitten, beziehungsweiſe ausgerupft; Zähne ausgezogen, d. h. mit der Zange in die Zunge gekniffen; oder aber ſie erhalten Magentropfen, indem ihnen die Naſe zugehalten und die Flaſche mit Seewaſſer und Eſſig in den Mund gehalten wird, ſodaß ſie das Zeug trinken müſſen; auch müſſen ſie durch ein Sprachrohr den Namen des Schiffes rufen, wobei gleichzeitig in das andere Ende des Sprachrohrs ein Eimer mit Waſſer gegoſſen wird. Während dieſer verſchiedenen Späße, welche gewiß nicht zart ſind, aber doch beiden Theilen viel Spaß machen, ſind fortgeſetzt zwei Spritzenpumpen in Bewegung, an welchen die Leute in der Hitze mit wahrer Todesverachtung ſich halb zu Tode arbeiten und ſich dabei einbilden, daß ſie ſich ganz wundervoll amüſiren. Das von den Spritzen gewonnene Waſſer iſt in der Weiſe für die Delinquenten beſtimmt, daß die Mundſtücke der Schläuche oben in den Rücken, von unten in die Hemdsärmel und unten in die Hoſenbeine geſteckt werden und unter das Zeug ſo viel Waſſer geſpritzt wird, als die Pumpen ſchaffen können. Das ganze Schiff iſt ein See, und nur die wenigen Perſonen auf der Commandobrücke bleiben trocken. Es iſt der ewig neue alte Spaß, es wird viel gelacht, und ſobald die Sache anfängt zu bunt zu werden, ſchickt der Commandant den Herrn Neptun mit ſeinem Gefolge nach Haus. Der mit ſo vielem Pomp herangekommene Zug ordnet ſich wieder; Meeresgötter und Zuſchauer können kaum noch japſen, ſo haben ſie ſich abgearbeitet. Die Muſikanten ſind naß und können nicht mehr recht, die Neger ſind zu Schecken geworden, die Würdenträger ſind ohne Würde, und ſo zieht die Geſellſchaft wie die naß gewordenen Pudel wieder ab. Abends gibt es Grog, die Offiziere trinken eine Bowle, und gegen 10 Uhr iſt alles wieder in der gewohnten Ordnung, nur das Schiff führt ausnahmsweiſe wenig Segel,

Digitized by Google

da die vielen kleinen Räusche, welche der Grog doch zurückgelassen hat, diese Vorsicht wünschenswerth erscheinen lassen.

Eine solche althergebrachte Sitte hat immer einen großen Nutzen. Was die letzten zwei Monate nicht zu Stande bringen konnten, hat dieser eine Nachmittag bewirkt: die sich vielfach noch fremd gegenüberstehenden Leute der Mannschaft sind auf einmal miteinander bekannt, es weht ein ganz anderer Geist durch das Schiff, welcher den dienstlichen Verhältnissen auch nur Vortheil bringen kann.

Es sind doch eigenartige Empfindungen, welche das Gemüth des Nordländers bewegen, wenn an dem ersten Tage, wo er sich auf der südlichen Halbkugel befindet, die Nacht erst in ihr Recht getreten ist und die Ruhe nach dem geräuschvollen Treiben des Nachmittags und Abends ihn zum Träumen anreizt. Das, was er schon in den letzten Tagen auf der nördlichen Halbkugel hätte beobachten können, drängt sich ihm jetzt in dem Bewußtsein, auf der südlichen Halbkugel zu sein, mit Gewalt auf. Die Welt ist hier doch anders als im Norden, wenigstens die Sternenwelt, auf die unser Auge fällt, wenn wir, auf das Deck behaglich hingestreckt, nach oben schauen. Ohne es zu wollen, sucht das Auge nach den ihm von Jugend auf bekannten Sternbildern: in erster Reihe nach dem Großen Bären und dem Nordstern, welche sich mit vielen andern unserm Blick entzogen haben. Dafür steht das Südliche Kreuz strahlend über uns, welches in seiner Form zwar nicht besonders bemerkenswerth ist, aber durch seine hellen Sterne und noch mehr durch die in seinem Bild liegenden dunklen Flecke, die sogenannten Kohlensäcke, den Menschen bewegt und zu unfruchtbarem Grübeln verführt. Diese tiefschwarzen Schatten sind vielleicht mehr geeignet, uns ein annäherndes Verständniß von der Unendlichkeit des Weltalls zu geben, als das ganze übrige uns sichtbare Sternenheer zusammengenommen. Wahrscheinlich sind es Stellen in dem Weltenraum, wo keine Gestirne mehr stehen, und dann muß das ganze übrige uns sichtbare Himmelszelt auch dort, wo wir mit dem Fernrohr keine Körper mehr zu entdecken vermögen, dicht mit leuchtenden Gestirnen übersäet sein. Denn würde der Schein der uns sichtbaren Sterne zur Beleuchtung des übrigen Himmelsraums genügen, dann müßten diese, zwischen Sternen erster Größe und dicht bei ihnen gelegenen Kohlensäcke des Südlichen Kreuzes doch gewiß auch von Licht durchflossen sein. Diese bilden somit entweder Oeffnungen in dem Himmelsraum, durch welche wir in das ferne Nichts schauen, oder sie sagen uns, daß der Weltenraum so groß und unendlich ist, daß es hinter diesen Flecken noch

Digitized by Google

Gestirne gibt, welche in so weiten Fernen von uns stehen, daß sie ihr Licht nicht mehr bis zu uns zu senden vermögen. Da wir nun wissen, welche unfaßbaren Entfernungszahlen schon für die uns sichtbaren Sterne angenommen werden, so stehen wir hier vor einem Räthsel der Weltenschöpfung, mit dessen Lösung kein Mensch sich versuchen wird.

Am zweiten Tage nach dem Passiren des Aequators wird morgens mit Tagesanbruch Land gemeldet. Am Horizont liegt ein kleiner zipfelmützförmiger Fels von so charakteristischer Gestalt, daß er nur der oberste Gipfel des Piks von Fernando do Noronha sein kann. Diese Insel, welche wir anlaufen wollen, liegt recht im Winde von uns, wir müssen daher kreuzen, um hingelangen zu können, und werden voraussichtlich den ganzen Tag dafür rechnen müssen, weil auch der Strom uns entgegen ist. Mit Muße können wir daher das allmähliche Auftauchen des Landes über den Horizont beobachten und bei unserm Hin- und Herkreuzen den wunderlich gestalteten Pik von verschiedenen Seiten beschauen.

Fernando do Noronha ist eine von den wenigen kleinen Inseln, welche im südatlantischen Ocean angetroffen werden. So reich der Nordatlantik an Inseln, die vielfach einen bedeutenden Flächeninhalt haben, ist, so arm ist der südliche Theil an solch verstreutem Land, und das wenige ist hier auch noch sehr klein; Fernando do Noronha ist wol das kleinste davon. Die Insel ist nur etwa 4 Seemeilen lang, im Mittel 1 Seemeile breit und liegt von dem Hauptverkehrswege der Schiffe so weit ab, daß sie von diesen nur selten gesehen wird. Wir kommen auch nur in ihre Nähe, weil wir sie besuchen wollen. Die Jahreszeit ist allerdings nicht die günstigste, doch wir hoffen, daß wir es gut treffen werden. Die Angaben auf der Karte besagen zwar, daß auf Fernando do Noronha nach Aussage der Bewohner noch nie die gefürchteten Roller beobachtet worden sind, die Segelanweisungen behaupten aber das Gegentheil. Diese in weitern Kreisen unter dem Namen Flutwelle bekannten Meeresstörungen, welche von deutschen Seeleuten mit dem wol richtigern englischen Namen Roller benannt werden, treten hier im südatlantischen Ocean vorzugsweise in den Monaten December bis April auf und suchen namentlich die kleinen Inseln (Ascension, St.-Helena und Fernando do Noronha) in zuweilen schreckenerregender Weise heim, weil die großen Wassertiefen in ihrer unmittelbaren Nähe den Wogen gestatten, direct über sie hereinzubrechen, während jene an den flachern Küsten des Festlandes schon in größerer Entfernung vom Lande ihre Kraft erschöpfen und,

Digitized by Google

an der Küste angelangt, keine nennenswerthe Gefahr mehr in sich bergen.

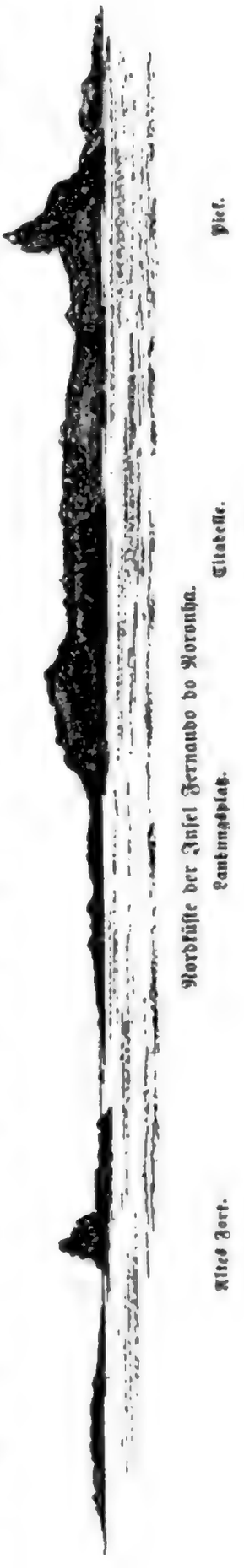
Der Name Flutwelle datirt noch von der Zeit her, wo man die Ursache der Entstehung dieser Erscheinung in dem Einflusse des harmlosen Monds suchte und späterhin auf die Wirkung eines Erdbebens schob. Den Mond hat man längst als unschuldig an dieser merkwürdigen Erscheinung erkannt, und die Wirkung eines Erdbebens wird nur in besondern Ausnahmefällen die Ursache sein; in der Regel sind die Roller im südatlantischen Ocean die Folge eines in der Ferne wüthenden Orkans oder schweren Sturms, wofür schon ziemlich deutlich der Umstand spricht, daß das Anlaufen dieser hohen Wogen, welches meistentheils entgegen der Richtung des Passatwindes erfolgt, zwei bis drei Tage anhält. Ein Engländer, Mr. Webster, welcher diese Naturerscheinung wiederholt von der Insel Ascension aus beobachtet hat, beschreibt sie in folgender Weise:

„Bei ruhigem, stillem Wetter entdeckt man plötzlich in der Ferne eine hohe Woge, welche gegen die Insel heranrollt. Anfangs scheint sie sich nur langsam vorwärts zu bewegen, bis sie, an den die Insel umsäumenden Klippen angelangt, sich bricht. Die Dünung nimmt zu; Woge folgt auf Woge, welche schon den Strand erreichen, wo sie mit fürchterlicher Gewalt sich überschlagen. Nun erst folgen die eigentlichen Roller, nehmen an Gewalt zu und erreichen eine grausenerregende und schreckenverbreitende Größe, gewähren dabei aber doch dem Beobachter, welcher mit gemischten Gefühlen des Schreckens und des Entzückens diesem Schauspiel zusieht, einen wundervollen Anblick. Die sich thürmende See rollt als ein ungeheuerer Bergrücken auf das Gestade, die Insel mit vollständiger Ueberschwemmung bedrohend, wie sie die niedriger gelegenen Theile auch überflutet. Mit unwiderstehlicher Gewalt folgen sich die Wasserberge, welche, mit rücklaufenden Wassern zusammenprallend, diese wieder mit sich reißen und nun zu einer riesigen Mauer werden, die auf der ganzen Länge der Küste mit ungestümer Gewalt und wahrhaft betäubendem Brausen auf das Land niederschlägt. Die ganze Küste ist mit brodelndem Schaum bedeckt; die mächtigen Wasser fluten über die Ebene, und die Häuser der Stadt erzittern unter ihrer Gewalt. Die Hauptschönheit des Bildes liegt aber in den unermüdlich heranstürmenden Wasserbergen, wenn ihre mit Schaum und sprühenden Wassergarben bedeckten Kämme in dem Passatwind, welcher dem Lauf der Roller entgegenweht, einen Widerstand finden und nun rückwärts gebrochen werden. Zierlich spielen sie dann über den wüthend vor-

Digitized by Google

wärts laufenden Wellen, graziös wie leicht gekrümmte Federn, aus denen die Sonnenstrahlen in allen Farben des Regenbogens zurückgeworfen werden. Es ist eine eigene Empfindung inmitten der Ruhe, welche rundherum herrscht, die See in einem Aufruhr zu sehen, als ob der wüthendste Orkan das Meer bis auf seinen tiefen Grund aufgepeitscht hätte. Für die außerordentliche Zerstörungskraft der Roller genüge die Angabe, daß der starke, vorzüglich gebaute Hafendamm auf Ascension einmal von ihnen vollständig weggewaschen wurde, obgleich sein Fuß noch 6 m über der Hochwasserlinie liegt."

Um 6 Uhr abends kommen wir vor Fernando do Noronha zu Anker, nachdem wir schon während des ganzen Nachmittags Gelegenheit gehabt hatten, das liebliche Landschaftsbild der kleinen Insel zu bewundern. Sie liegt mit der ein unregelmäßiges Hochplateau bildenden Masse des Landes zwischen 30 und 90 m über Wasser, und diesem Rücken entsteigen noch fünf bergartige Erhebungen, von welchen vier eine Höhe von 160 bis 220 m haben, während der Piek mit etwas über 300 m Höhe angenommen wird. Das Bild, welches dieses kleine Eiland, das inmitten des weiten blauen, nie rastenden Oceans liegt, dem Beschauer bietet, ist entzückend. Die vielen kleinen, merkwürdig geformten Inselchen, welche die Hauptinsel umsäumen; die steil abfallenden Felswände der Küste, zwischen welchen wieder das Land in sanft geneigter Ebene zum Meere niederfällt und sich als weißer Sandstrand mit diesem verbindet; die köstlichen Durchblicke, welche man zwischen diesen Küsteneinschnitten auf das bebaute Land, welches über und über mit Laubbäumen, schlanken Palmen und wogenden Getreidefeldern bedeckt ist, erhält; die trotzig auf nacktem Fels liegende Citadelle und der von allen Seiten sichtbare nackte, kahle, mächtige Basaltblock, welcher den Gipfel des Pieks bildet, geben zusammen ein höchst malerisches und packendes Bild.



Es mögen nun erst einige Angaben über die Bevölkerung folgen:

Fernando do Noronha gehört zu Brasilien und wird als Verbrechercolonie für schwere Verbrecher benutzt. Die Besatzung besteht aus einem Gouverneur mit Oberstlieutenantsrang, einigen Offizieren und 100 Soldaten. Die Zahl der Sträflinge, vorzugsweise Mörder, Todtschläger und Falschmünzer, beträgt etwa 1300, alle Männer; Frauen und Kinder sind nur vereinzelt anwesend, vornehmlich in ihrer Eigenschaft als Familienangehörige der Besatzung, in einigen wenigen Fällen aber auch als solche der Sträflinge. Diese, von denen nur wenige in Kerkerhaft gehalten werden, leben theilweise in der Stadt, theilweise auf der Insel verstreut in ärmlichen Hütten, bebauen das ihnen zugewiesene Land, beschäftigen sich mit Fischfang und Viehzucht. Boote gibt es auf der Insel nur ein einziges. Dasselbe ist fern von der Stadt auf einer Landzunge, welche die Sträflinge nicht betreten dürfen, für gewöhnlich in einem einbruchssichern Schuppen eingeschlossen. Sonst dürfen nur kleine Kanus und kleine, höchstens zwei Mann tragende Holzflöße, von welchen aber auch nur einige wenige vorhanden sind, zum Fischfang benutzt werden. Und trotzdem sind vor nicht langer Zeit zwei Sträflinge auf einem solchen Floß von der Insel entflohen. Davon, daß sie das Festland oder ein Schiff erreicht hätten, ist keine Kunde zur Insel gedrungen. Da fremde Schiffe, wenn nicht, wie bei uns, die Neugierde sie hierhin führt, nie Fernando do Noronha anlaufen, so hat die Insel keine andere Verbindung mit der Außenwelt als durch den kleinen brasilianischen Regierungsdampfer, welcher, von Pernambuco kommend, sie alle zwei Monate besucht und dann auch die Post besorgt.

Am Morgen nach unserer Ankunft wird am Lande das einzige Boot zu Wasser gebracht, und ein Offizier kommt in demselben, von Soldaten gerudert, zu unserm Schiff, um den Commandanten im Namen des Gouverneurs zu begrüßen. Der übliche Salut der Landesflagge wird ausgetauscht, und die Verbindung mit dem Lande ist erlaubt.

Das auf einer Anhöhe gelegene Städtchen ist klein und sauber. Das einfache, geräumige Haus des Gouverneurs, eine kleine Kapelle und das Hospital sind die größten Bauten. An dem Hauptplatz liegt die Apotheke, der einzige Ort, wo der Fremdling eine Erfrischung erhalten kann, denn hier gibt es wenigstens acidum tartaricum und natron bicarbonicum, um sich eine Brauselimonade zu mischen. Der Gouverneur wohnt, wie schon erwähnt, in der Stadt, wogegen die Soldaten in der Citadelle untergebracht sind, wol um ihrer Verbrüderung mit den Sträflingen vorzubeugen. Eine Eigenthümlichkeit der

Digitized by Google

Gouverneurswohnung ist die Benutzung eines Zimmers als Taubenkäfig, jedenfalls um jederzeit der Thiere bequem habhaft werden zu können, wenn sie für den Tisch gebraucht werden. Rinder und Schafe sind auf der Insel vorhanden, doch nur in genügender Zahl, um die Besatzung, einschließlich der Beamten, und die Kranken damit verpflegen zu können; die gesunden Sträflinge sind auf Schweinefleisch, Hühner, selbstgefangene Fische und selbstgezogene Gemüse angewiesen. Jeder Sträfling erhält im übrigen täglich nach unserm Gelde 60 Pfennige, wofür er sich zu kleiden und zu beköstigen hat.

Zwei Eigenthümlichkeiten hat die Insel: das sind die Tauben- und die Rattenplage. Man weiß nicht recht, welche Gattung dieser Thiere die zahlreichste und die schädlichste ist. Schlägt man gegen einen Baum, dann erhebt sich von demselben ein Schwarm stahlblauer Tauben, und ein Rudel Ratten fällt zur Erde nieder. Der letztern gibt es so viele, daß die Sträflinge, welche sich jeden Sonnabendnachmittag in der Stadt zur Musterung stellen müssen, bei dieser Gelegenheit eine bestimmte Zahl Rattenschwänze, welche sie den von ihnen getödteten Thieren abschneiden, abliefern müssen, und die ganze Zahl soll sich allwöchentlich auf etwa 60000 Stück belaufen. Aus dieser Zahl kann man auch annähernd auf die Masse der Tauben schließen, da die Ratten zweifellos deren Eiern und junger Brut eifrig nachstellen, und trotzdem die ganze Insel mit diesen Vögeln wahrhaft überflutet ist.

Pferde gibt es auf Fernando do Noronha zur Zeit nur fünf; kleine halbwilde Thiere, welche zur alleinigen Verfügung des Gouverneurs stehen, und die der Herr uns in liebenswürdigster Weise zur Vornahme von Partien überweist. Sattel- und Zaumzeug sind alt und geflickt, aus Leder und Stricken zusammengestoppelt, aber immerhin brauchbar, und so nehmen wir das freundliche Anerbieten mit Dank an. Ein Mann aus der zahlreichen Dienerschaft des Gouverneurs, welche nur aus Sträflingen besteht, ein Engländer, welcher sich wegen Todtschlags hier befindet, dient uns als Führer und Dolmetscher.

Der Ausflug in das Innere und nach der Windseite der Insel ist sehr lohnend. Schöne Feld- und Wiesenwege führen unter schattigen Bäumen, an wogenden Maisfeldern vorbei von Ansiedelung zu Ansiedelung, wo Menschen in allen Farben vom tiefen Schwarz bis zum hellen Braun und mit den ausgesuchtesten Galgengesichtern ihre kleinen Hütten haben, und wo man oft auch saubere kleine Gärten findet. Bei einer etwas hoch gelegenen, besser gehaltenen Hütte, die mit Kokospalmen umstanden ist, und von welcher man einen köstlichen Rundblick

Digitized by Google

über einen Theil der Insel, auf den Piek und das weite Meer hat, machen wir auf Vorschlag unsers Führers Halt, um die Gastfreundschaft des Besitzers, eines gut aussehenden alten Mannes, welcher ein berüchtigter Falschmünzer sein soll, zu genießen. Er bietet uns Bananen und frische Kokosnußmilch an und ist nachher sehr befriedigt über die reiche Bezahlung, welche er allerdings anfänglich entschieden zurückwies. Von hier aus wenden wir uns nach Süden, um an die Windseite der Insel zu gelangen. Der frische Passat, welcher uns auf dem ganzen Weg angenehme Kühlung brachte, weht hier fast mit Sturmesstärke, und die hohe Brandung wirkt zwischen den schwarzen Klippen und Felsen höchst malerisch. An einer kleinen, etwas geschützten Bucht finden wir an zehn nackte, braune Gesellen mit äußerst widerwärtigen Gesichtern zwischen Felsen in der Brandung stehen, welche hier fischen, umgeben von Möven und Tauchern, welche das Gleiche thun. Theilweise fischen sie mit der Ruthe, theilweise werfen sie mit kräftigem, geschicktem Wurf schwere Angeln, auch Haihaken, in die Brandung und holen manchen Fisch, armlange Thiere, eine Bonitoart, heraus. Hier und da zieht ein Vogel mit einem schwerern Fisch, den er nicht gleich verschlingen kann, ab, verfolgt von den andern, welche ihm die Beute wieder entreißen wollen; schließlich hat keiner etwas von derselben, weil der Fisch im Toben des Kampfs wieder in das Wasser zurückfällt. Da es gerade Ebbe ist, so fischen wir zu unserm Vergnügen auch etwas in den zwischen den Felsen zurückgebliebenen Wasserlachen, in denen viele kleine Fische, theilweise von prächtiger Färbung, herumschwimmen. Eine Art, etwa 3 cm lang, ist besonders schön, sie hat orangefarbenen Bauch und himmelblauen Rücken. Korallen und Muscheln, deren man an der Leeseite sich ganze Sammlungen zusammensuchen kann, findet man hier an der Luvseite nicht.

Weiteres ist auf der Insel nicht zu sehen und erübrigt nur noch zu erwähnen, daß Disciplinarvergehen selten vorkommen sollen, wahrscheinlich wol, weil dieselben mit sehr schweren Strafen geahndet werden. So wurde kurz vor unserer Ankunft ein Sträfling, welcher sich thätlich an einem Unteroffizier vergehen wollte, mit 100 Stockhieben bestraft. Nach dem siebzigsten wurde er als scheinbar todt hinweggetragen; den Rest von 30 Hieben erhielt er nach seiner Wiedergenesung.

Nach dreitägigem Aufenthalt verlassen wir Fernando do Noronha wieder. Einen Tag segeln wir noch im Passat, dann treten wir in der Nähe der brasilianischen Küste mit dem Curs nach Rio de Janeiro in den hier herrschenden Nordmonsun ein.

5. Im Nordmonſun.

Wir befinden uns im ſogenannten Nordmonſun, aber Nordwind haben wir deshalb doch nicht und das iſt auch gut, denn der Oſtwind iſt hier kühler und angenehmer. Der Monſun an der braſilianiſchen Küſte verdient dieſen Namen eigentlich überhaupt nicht, denn der Wind ſpringt zur Zeit der Tag- und Nachtgleiche nicht in die jeweilig entgegengeſetzte Richtung um, ſondern er iſt nur der aus ſeiner urſprünglichen Bahn getriebene Südoſtpaſſat, welcher in der Nähe der Küſte Südamerikas eine je nach dem Stand der Sonne größere oder geringere Ablenkung erfährt. In der Zeit von März bis September, während welcher die Sonne nördlich des Aequators ſteht, ſchwankt die Windrichtung zwiſchen ONO und OSO und wird Südmonſun genannt; von September bis März, wenn die Sonne ſüdliche Declination hat, iſt der Wind öſtlich, nordöſtlich und zuweilen faſt nördlich und heißt in dieſer Zeit Nordmonſun. Die Urſache dieſer Ablenkung des Paſſatwindes iſt in dem Einfluß der Sonne auf das Land zu ſuchen. Bei ihrem nördlichen Stand wird der nördliche Theil von Südamerika ſtärker erwärmt, bei ihrem ſüdlichen der ſüdliche Theil. Dort aber, wo die größere Erwärmung ſtattfindet, erfolgt naturgemäß auch ein verſtärktes Aufſteigen der Luftſchichten und ſomit eine Luftverdünnung, wodurch eine Ablenkung der ſtarken Paſſatluftſtrömung nach dieſer Richtung hin eine Naturnothwendigkeit wird. Der Paſſatwind behält indeß auch nach dieſer Ablenkung in der Regel ſeine angenehmen phyſikaliſchen Eigenſchaften bei und verliert ſie nur dann, wenn der Wind aus den nördlicheren Richtungen kommt, weil nun die Wärme der Luft erheblich zunimmt. Dies müſſen wir auch an einem Tage erfahren, wo bei friſchem NO-Wind der Thermometer vorübergehend bis auf 35,4° C. ſteigt. Von ſolchen Zufälligkeiten abgeſehen, übt aber der Monſun denſelben Reiz auf unſre Nerven, wie der Paſſat: die außerordentlich reine Luft iſt weich und milde; der Menſch, welcher die angenehmſte und leichteſte Kleidung trägt,

Digitized by Google

fühlt kaum sein Körpergewicht und kommt bei der Athmung gar nicht zu dem Bewußtsein dieser Thätigkeit.

Schön ist das leichtwogende tiefblaue Meer; schön das in Folge der feuchten Atmosphäre blaßblau erscheinende Himmelszelt mit den in gleichmäßigem Flug dahinschwebenden weißen Wolken. Blau sind die Wellen und weiß ihre Kämme, blau ist der Himmel und weiß sind die Wolken. Aus Wasser und Duft gewoben stellt sich uns das Stück Welt dar, welches wir mit unsren Blicken umfassen können; es erscheint uns so einförmig wie nur möglich und ist doch so belebt, daß man sich kaum ein schöneres Bild denken kann. Die Sonnenstrahlen umfangen warm Gottes Werke; liebreich und freundlich ruhen sie auf dem von Menschenhand geschaffenen Bauwerk, welches hier auf dem herrlichen Meer, von gütiger Naturkraft getrieben, einem fremden Welttheil zustrebt. Glück und Zufriedenheit spiegelt sich auf den Gesichtern der Menschen, welche auf engem Raum vereinigt ganz in dem Bann der Wonne stehen, die sie unter diesem gesegneten Himmelsstrich durchströmt. Der Körper fühlt sich so stark und so genußfähig und doch ist der Mensch zufrieden mit dem Wenigen, was ihm hier geboten wird, oder aber dieses Wenige muß doch unendlich viel sein, weil er trotz der Masse der Entbehrungen, welche er stets auf hoher See zu ertragen hat, kaum noch einen Wunsch hegt. Es gibt zwar unter einer großen Kriegsschiffsbesatzung immer einige Menschen, welche stets unzufrieden sind, und auch bei uns kann man, wenn man sucht, solche finden, doch diese unangenehmen Gesellen werden übersehen, wenn sonst alles Lust und Freude athmet.

Es ist wieder einmal Sonnabend. Der Wind bläst von der Seite in die vollen Segel und gibt dem schnell laufenden Schiff genügende Stütze, daß es 6 bis 7° übergeneigt fest in seinem Wasserbett ruht, ohne hin- und herzuschlingern. Auf der von strahlendem Sonnenschein übergossenen Najade sehen wir alle Leute der Besatzung in voller Thätigkeit bei dem Reinschiff, von welchem nur die dienstfreien Offiziere und Cadetten befreit sind. Wir haben früher schon kennen gelernt, welche Arbeiten hierbei zu bewältigen sind; aber neu ist uns doch, wie anders das ganze Treiben sich gestaltet, sobald der Dienst sich erst eingespielt hat und jedermann weiß, welche Verrichtungen ihm zufallen. Verschwunden sind die verdrossenen Gesichter, welche man früher so oft bemerkte, wenn der Erste Offizier die jüngeren Kameraden oder die Unteroffiziere auf Unregelmäßigkeiten aufmerksam machte, wenn Matrosen von einer an unrichtigem Platz

Digitized by

halb beendeten Arbeit in barscher Weise weggeholt und zu einer andern geschickt wurden. Aus den untern Räumen kommt kein Offizier mehr verärgert nach oben gestürzt, um gegen rücksichtsloses Hantieren mit dem Wasser Beschwerde zu führen, während es vordem Regel war, daß die große Sonnabendsreinigung eine Quelle der verschiedenartigsten Unannehmlichkeiten wurde, von denen kein Rang verschont blieb Jedermann dachte nur an seine Arbeit und nicht an die Folgen, welche aus kleinen Unachtsamkeiten entstehen mußten. So wiederholt es sich auf jedem Schiff, daß in der ersten Zeit von den oberen Decks Wasser in die untern gegossen wird, daß bei dem Reinigen der Außenwände die Geschützmündungen und diejenigen Offizierkammern, deren Seitenfenster offen sind, in Mitleidenschaft gezogen werden, daß von dem an der Luvseite hängenden Boot das ablaufende Wasser auf die Commandobrücke und durch die geöffneten Kajütfenster in den Wohnraum des Commandanten spritzt. Immer wieder entstehen Streitigkeiten, wenn die Leute aus dem Zwischendeck, wo keine Speigatten[1] sind, das schmutzige Wasser auf das Oberdeck bringen, um es dort auszugießen und nun das bereits saubere und trockene Deck an der betreffenden Stelle wieder verunreinigen. All diesen kleinen Unordnungen ist jetzt abgeholfen. Beim Spülen der Decks wird an den Stellen, wo sich Luken und Oeffnungen nach den untern Räumen befinden, mit besonderer Sorgfalt verfahren. Ehe die Außenwände abgespült werden, sagt ein Mann unten Bescheid, sodaß die Geschützmündungen rechtzeitig mit Bezügen versehen und die Seitenfenster der Offizierkammern vorübergehend geschlossen werden können. In den Booten läßt man das Wasser nicht mehr einfach ablaufen, sondern es wird in besonders eingerichtete Eimer geschöpft, welche man vorsichtig bis auf die Meeresfläche hinunterläßt und dort vermittelst eines an ihrem Boden befestigten Taues umstülpt. Für das Zwischendeckswasser bleibt eine Stelle des Oberdecks unabgesetzt, bis die Arbeiten unten beendet sind. So spielt sich jetzt alles glatt und leicht ab. Es ist ein Vergnügen, von einem höheren Standorte aus, wie ihn die Commandobrücke bietet, diesem geschäftigen Treiben zuzuschauen und zu beobachten, mit welcher Sicherheit die Menschenmassen durcheinanderwogen, wie keiner den andern stört, sondern alle sich gegenseitig geschickt in die Hände arbeiten. Ueberall sieht man wirkliche Freude an der

[1] Abflußröhren für Wasser aus dem Schiff. Dieselben befinden sich nur auf den Decks, welche höher über Wasser liegen, also auf dem Ober- und Batteriedeck.

Digitized by Google

Arbeit, und die thätigen Menschen lachen ebenso zufrieden in Gottes schöne Natur hinein, wie die Sonne mit Behagen auf sie herabscheint.

Das knisternde Schurren des Scheuerns, das leise Sprechen der Leute, das taktmäßige Schlagen der Pumpenkolben, das Wassergeplätscher im Schiff und das von außen hereindringende Meeresrauschen[1] vereinigen sich zu einem ganz eigenartigen, nicht unangenehmen Geräusch, welches das ganze Schiff durchzieht. In diesem ist kaum ein Winkel zu finden, wo nicht die regste Thätigkeit herrscht; die dienstfreien Offiziere und Cadetten aber, welche keinen Theil an ihr haben können, suchen das Weite.

Ein Theil von ihnen zieht sich in die Marsen und Decksboote zurück, wo sie sich behaglich hinstrecken und lesen oder träumen; andere benutzen die Muße und das günstige Wetter, um es mit dem Fischfang zu versuchen, da Bonitos und Tümmler bei dem Schiffe sind und diese Fische nur vor dem Bug gefangen werden können, also an einer Stelle, wo die Fischer den Dienstbetrieb nicht stören. Denn Bonito und Tümmler haben die Gewohnheit, nur hier dicht an das Schiff heranzukommen, während Hai und Delphin sich nur an das Heck heranwagen. Der Tümmler wird wol das Rauschen des Bugwassers lieben, wenn er nicht auch, wie der Bonito, die Erfahrung gemacht hat, daß hier am leichtesten Beute zu finden ist. Dieser wenigstens weiß bestimmt, daß vor dem Bug die fliegenden Fische aus der Tiefe emporsteigen, um über dem Wasser Rettung vor dem heranschnaufenden Ungethüm zu suchen, während er, geistig jedenfalls höher veranlagt, die Harmlosigkeit des Schiffsrumpfes erkennt. Der Mensch aber hat wieder diesem klugen Fisch seine Schliche abgesehen und liegt auf der Lauer, um einen dieser schmackhaften Meerbewohner zu erhaschen.

Es ist allerdings nur geringe Aussicht vorhanden, die aufgewandte Mühe belohnt zu sehen, doch das Vergnügen an den Vorbereitungen zu dem Fischfang ist schon genügend groß, um einige Offiziere und Cadetten zu dem Versuch zu verleiten. Auch hat der Erste Offizier noch erlaubt, daß ein Matrose, welcher früher auf einem Walfischfahrer gedient hat, seine Arbeit verlassen darf, um die große Harpune, mit welcher ein Tümmler womöglich gefangen werden soll, zu bedienen.

[1] Dies trifft allerdings nur auf solchen Schiffen zu, welche sich in schönem und warmem Wetter befinden, wo alle Fenster und Luken offen sein können und der Schall gute Ablenkung nach außen findet. Sonst wirkt dieses Geräusch stark betäubend.

Digitized by Google

Auf die vortrefflichen, in ihrem Geſchmack an den nordiſchen Hering erinnernden fliegenden Fiſche wird der Fang nicht ausgedehnt, weil ſie von großen Schiffen aus nicht gefangen werden können, ſondern nur von ſolchen mit niedriger Bordhöhe.

Die fliegenden Fiſche ſchnellen bekanntlich nur aus dem Waſſer heraus und benutzen ihre großen, flügelartigen Bruſtfloſſen, um mit dieſen ſchwirrend eine kürzere Strecke in der Luft und zwar immer in der Richtung gegen den Wind zurückzulegen. Sie erheben ſich aber nie mehr als 3 bis 4 m über das Waſſer, und oft iſt ihr Flug ein ſo niedriger, daß ſie nur aus einer Welle herausſpringen und in die nächſte wieder einfallen. Die gewöhnliche Flugweite beträgt 20 bis

Fliegende Fiſche.

30 m und überſteigt wol nie die Grenze von 100 m, woraus gefolgert wird, daß der Fiſch ſeine Flugkraft verliert, ſobald ſeine Floſſen anfangen trocken zu werden. Aus dieſen Gewohnheiten ergibt ſich von ſelbſt, daß der Fiſch ſich nur dann auf ein Schiff verirren kann, wenn er an deſſen Leeſeite aufſteigt und wenn ferner ihm in ſeinem Flug bis zum Netz oder dem Schiffsdeck kein Hinderniß entgegentritt. Da er aber, wie wir geſehen haben, nie eine Flughöhe von 5 bis 6 m, mit welcher er nur auf das Deck eines großen Schiffes gelangen könnte, erreicht, ſo wird er gegen die äußere Schiffswand ſtoßen und in das Waſſer zurückfallen, wenn er nicht ſchon vorher durch den ſtarken, aus den Segeln nach unten ſtoßenden Luftzug zurückgetrieben worden iſt; dies iſt das Wahrſcheinlichere, weil man in den an der Leeſeite der großen

Schiffe dicht über dem Wasser ausgespannten Netzen eigentlich nie etwas fängt.

Auf kleineren Schiffen dagegen ist der Fang oft recht ergiebig und namentlich des Nachts, wenn der Fisch, durch die auf dem Deck befindlichen Laternen angezogen, seinen Flug dorthin richtet, gegen die Segel und das Takelwerk stößt und nun auf das Deck oder in die Netze fällt. Hier kommt dem Fang auch noch zu statten, daß der Luftzug aus den verhältnißmäßig kleinen Segeln nur unbedeutend und jedenfalls nicht so groß ist, um den Fisch aus der von ihm gewählten Richtung treiben zu können.

Auf den großen Schiffen wird allerdings auch hin und wieder ein vereinzelter fliegender Fisch gefangen, aber nur dann, wenn ein solcher zufällig in eine Geschützpforte der Batterie hineinfliegt. Vor einigen Tagen erst gelangte einer auf diesem Wege in die Batterie und flog dem Schuster, welcher gerade an der betreffenden Pforte bei seiner Arbeit saß, in den Schoß, worauf dieser, als er plötzlich neben dem zwischen den Knien gehaltenen Schuh das silberschimmernde zappelnde Ding sah, in Ohnmacht fiel. Erst nachdem die neben ihm sitzenden Matrosen den Fisch gegriffen hatten, sahen sie, daß Meister Knieriem leblos gegen die Schiffswand zurückgefallen war, und hielten ihn in ihrem ersten Schreck für todt.

Gabelharpune. Harpune für große Fische.

Die Vorbereitungen für den Fang vor dem Bug sind beendet und die Harpunen zur Stelle. Auch zwei Bonitoangeln tanzen über das Wasser: Angelhaken, welche, mit kleinen Flügeln aus Leinwand umkleidet, einen fliegenden Fisch darstellen sollen und an so kurzer Leine befestigt sind, daß sie nur auf das Wasser aufstoßen und danach in großem Bogen durch die Luft schweben. Zuweilen läßt sich ein Bonito anführen und beißt auf die Angel, doch nur, wenn keine wirklichen fliegenden Fische da sind.

Die für die Bonitos zur Anwendung kommende Gabelharpune mit kurzem Stiel besteht aus 12 bis 16 kurzen Zinken, welche im Kreuz angeordnet sind; sie wird mit einer Hand geworfen. Die Harpune für die Tümmler ist dieselbe, wie sie gegen Walfische zur

Das Bugſpriet. S. 165.

Digitized by Google

Digitized by Google

Anwendung kommt: eine Pfeilſpitze mit beweglichen Flügeln an langem eiſernem Stiel, in welchen noch ein langer Stock geſteckt wird. Dieſe wird mit beiden Händen gefaßt und aus nächſter Nähe mit aller Kraft in das Wild hineingeſtoßen. An beiden Arten befindet ſich ein Tau, welches ſowol an der Harpune ſelbſt, wie an dem Stock befeſtigt iſt, jedoch ſo, daß der letztere ſich, ſobald das Tau ſtraff angezogen wird, von dem Eiſen ablöſt.

Ein Offizier, welcher Bonitos harpuniren will, ſitzt, dicht an den Stampfſtock gelehnt, auf einem der unterſten Taue, welche von dort zum Schiffe führen; über ihm ſitzt ein anderer, welcher ihn am Kragen gefaßt hält, damit er bei dem Wurf nicht das Gleichgewicht verliert und mit in das Waſſer ſchießt. Der Matroſe mit der großen Harpune ſtellt ſich an der Außenwand des Schiffes ſo zwiſchen einige nach dem Bugſpriet führende Taue, daß er möglichſt dicht über dem Waſſer ſteht und doch einen genügend ſichern Stand hat, um ſeine Kräfte ganz zum Stoß ausnutzen zu können. Auf dem Bugſpriet und auf der Reling ſitzen und liegen die übrigen Offiziere und Cadetten, welche die Harpunentaue halten, um bei glücklichem Wurf den Fiſch gleich aus dem Waſſer heben zu können.

Es iſt eine ganz wunderliche Gegend: ſolch ein Bugſpriet eines großen Schiffes. Aus einiger Entfernung betrachtet, fällt dieſer 23 m lange, unter einem Winkel von 20° ſchräg aus dem Schiff herausſtehende Maſt nicht beſonders auf, weil er im Verhältniß zu den eigentlichen Maſten und dem Schiffsrumpf klein erſcheint; bei näherem Hinſehen iſt man aber doch ſchon überraſcht, zu ſehen, wie hoch ſeine äußerſte Spitze über dem Waſſer liegt. Anders wird der Eindruck, wenn man in einem Boot unter dieſem, ſich nach beiden Seiten hin breit ausdehnenden Takel- und Netzwerk durchfährt und nun erſt einen Begriff von der räumlichen Ausdehnung der ganzen Anlage bekommt und den Außenklüverbaum 15 m über ſich erblickt. Einen richtigen Begriff von der eigenartigen Wirkung, welche das Bugſpriet mit ſeiner Umgebung auf den Menſchen ausübt, kann aber nur der erhalten, welcher ſelbſt auf ihm und namentlich auf dem Außenklüverbaum geweſen iſt. Niemand, auch nicht der, welcher ſich die großen Raumverhältniſſe voll klar macht, kann die Gefühle ahnen, welche den beobachtenden Menſchen beſchleichen, wenn er weit außerhalb des Schiffes auf einem dünnen Tau ſteht und nur an einem nahezu wagerecht liegenden dünnen Maſtholz von 20 cm Durchmeſſer einige Stütze findet. Unter ſich hat er das Meer, deſſen eilig laufende

Digitized by Google

Wellen nach ihm hinauflecken, und über ſich den Himmel und die großen Klüverſegel, von denen das größte einen Flächenraum von 117 qm einnimmt. Fällt er von ſeinem Standort, dann findet er nirgends einen Halt. Dazu kommt, daß das Schiff in bewegter See immerwährend auf- und niederſtampft, und rechnen wir die Paſſatſee nur 3 bis 4 m hoch, ſo beſchreibt der Außenklüverbaum einen Bogen von 4 bis 5 m. Das eine mal befindet er ſich nur 10 m, das andere mal 20 m über der Waſſerfläche. Dieſes Auf- und Niedertauchen hat an ſich ſchon etwas Beängſtigendes, weil die Bewegung eine ſo ſchnelle und jähe iſt, daß man beim Eintauchen des Schiffes die Empfindung hat, vornüber über den Baum geworfen zu werden; bei ſeinem Heben aber das Gefühl hat, als ob man rücklings weggebrochen würde. Und dieſe Empfindungen müſſen noch verſchärft werden, wenn man unter ſich das unruhige Waſſer ſieht, welches allein ſchon ſchwindlig machen kann. Für die Bedienung dieſer Segel ſind daher nur Matroſen zu gebrauchen, die durchaus ſchwindelfrei ſind; aber auch muthig und behende müſſen ſie ſein und außerdem beſondere Muskelkräfte haben. Dieſe dreieckigen ſogenannten Vorſegel, von welchen der Klüver unten 13 m breit iſt und, wie ſchon angegeben, eine Fläche von 117 qm einnimmt, der Außenklüver eine untere Breite von 9 m hat und 58 qm groß iſt, können, nachdem ſie niedergeholt worden ſind, nicht durch beſondere Taue zuſammengeholt und unſchädlich gemacht werden, ſondern flattern, von dem Winde geſchlagen, frei in der Luft, ſodaß ſie Zoll für Zoll herangeholt werden müſſen und nur nach und nach befeſtigt werden können. Dieſe Arbeit wird aber dadurch noch beſonders ſchwer, daß nur eine geringe Zahl von Menſchen ſie ausführen kann. Auf dem Außenklüverbaum finden höchſtens vier, auf dem Klüverbaum acht Matroſen Platz. Für die Letzteren iſt nun allerdings eine Schutzvorrichtung vorhanden, beſtehend in einem ſtarken Netz, das ſich unter ihnen ausbreitet, weil der Klüver immer erſt weggenommen wird, wenn der Wind eine an Sturm grenzende Stärke angenommen hat und die Gefahr für die Menſchen, durch das Segel heruntergeſchlagen zu werden, dann eine ziemlich große iſt; unter dem Außenklüverbaum läßt ſich ein ſolches Netz nicht anbringen und die Lage der dort ſtationirten Matroſen iſt daher immer eine gefährdete. Wird der Außenklüver als leichtes Segel auch ſchon bei mäßig ſtarkem Winde geborgen, ſo iſt dieſer dann doch immerhin bereits ſo kräftig, daß das niedergeholte Segel ſtark ſchlägt und den leichten Baum in ſo heftige Mitleidenſchaft zieht, daß die Leute gut

aufpassen müssen, um nicht allein durch dessen Erschütterungen abgeworfen zu werden.

Wir können uns nun ein ungefähres Bild machen, wie es da draußen auf dem Bugspriet aussieht. Unsere Fischer befinden sich zwar nicht auf dem äußern Theil, sondern ziemlich nahe an dem Bug des Schiffes, aber sie haben auch nur das Meer unter sich und über sich nur den blauen Himmel und die straff geblähten Vorsegel, aus welchen ein so scharfer Luftzug nach unten stößt, daß von demselben die Wellenkämme ordentlich abrasirt und als feiner Sprühregen fortgefegt werden. Es ist schön luftig und schattig hier vorn, da die Sonne hinter den Segeln steht und deren Schatten über das Vorschiff wirft.

Wenden wir uns wieder zu dem am Stampfstock sitzenden Harpunier, so finden wir, daß derselbe mancherlei Stoff zum Lachen gibt; seine Mutter würde aber nicht lachen, sondern schier erschrecken, wenn sie den Herrn Sohn jetzt sehen könnte, wie er vor dem Bug des Schiffes, dicht über dem aufschäumenden Wasser auf dünnem Tau sitzt und sein Gleichgewicht, welches zu verlieren er oft nahe daran ist, vorzugsweise nur durch leichte Bewegungen behauptet. Von der in ihrer Art anziehenden Umgebung sehen die Fischer und Zuschauer allerdings nicht viel, weil ihre Aufmerksamkeit den Fischen zugewendet ist, welche diese auch in hohem Maße verdienen, in erster Reihe die 70 bis 80 cm langen schön gestalteten Bonitos. Es sind ganz prächtige Kerle, die in abwechselnder Zahl, einmal drei, dann fünf, dann vier, dicht vor dem Schiffe mit diesem gleichen Schritt halten und in ihrem strahlenden Kleid von der Sonne beschienen wie seltene Edelsteine aus der wunderbaren blauen Flut hervorleuchten. Je nach ihrer Stellung schillern sie in Blau, Roth, Grün und Braun und ändern mithin jeweilig ihre Farbe, wenn sie, ähnlich wie die Forelle, mit schnellem Stoß hierhin und dorthin schießen, sobald eine Schar fliegender Fische sich zeigt, und das geschieht fast unaufhörlich. Da steigen die silberglänzenden Flieger hastig und plötzlich aus der Tiefe an die Oberfläche, die bunten Bonitos sind zwischen ihnen, greifen mit sicherm Biß ihr Opfer, fassen mit ihrem großen Maul den Fisch quer und beißen das beste Stück aus der Mitte heraus, sodaß Kopf und Schwanz nach beiden Seiten abfallen. Dann aber ist das Wasser getrübt, denn nun rasseln die Verfolgten wie eine Wolke aus der See heraus, ein einzelner Bonito springt noch nach, die Tümmler springen schnaufend dazwischen und verscheuchen die Bonitos, und gleich darauf zeigt sich wieder das

Digitized by Google

alte Bild. Sehr ärgerlich ist dabei, daß die Bonitos nicht nahe genug an die Harpune herankommen wollen. Jetzt allerdings glaubt der Fischer zum Wurf ausholen zu können, er hebt den Arm, doch ehe er werfen kann, läuft dicht vor dem Schiff eine etwas höhere See vorbei, die bis an den Stampfstock, welcher mit seiner untern Spitze nur 3 m über dem Wasser liegt, heranreicht und unsern dort sitzenden Freund bis zu den Knien eintauchen läßt. Das ist aber gerade so weit, daß er auch in dem Wasser sitzt, was, wenn es unerwartet kommt, auch in den Tropen, wo man ja entsprechend leichter gekleidet ist, im ersten Augenblick immer ein etwas absonderliches, klatschendes Gefühl verursacht. Er läßt im ersten Schreck die Harpune fallen, um auch mit seiner zweiten Hand nach einem Halt zu greifen und kommt dabei so weit aus dem Gleichgewicht, daß nunmehr sein über ihm sitzender Beschützer ihn unwillkürlich etwas würgen muß. Vorwürfe und Entschuldigungen der Nächstbetheiligten verschärfen natürlich nur das Gelächter der Umstehenden. Daß mancher Fehlwurf ebenfalls Stoff zum Lachen gibt, versteht sich von selbst. Doch wir wollen die Herren, welche sich im ganzen vortrefflich amüsiren, für einige Zeit verlassen, um einmal wieder einen Blick auf das Oberdeck zu werfen.

Die Arbeit auf demselben ist heute noch etwas im Rückstande, weil die Wachmannschaft während der Morgenwache durch eine vorgenommene Cursänderung und das mit derselben verbunden gewesene Segelmanöver längere Zeit von dem Scheuern abgehalten wurde. So kommt es, daß das Deck jetzt um 9½ Uhr noch nicht abgesetzt ist und die Leute noch mit dem Scheuern der Wände und des Holzwerkes beschäftigt sind.

Dies hat sich auch der Thierbändiger zu Nutze gemacht und das Gethier auf das Oberdeck gebracht, damit dieses das schöne Wetter auch etwas länger genießen kann. Denn wenn dies für die beiden halbwüchsigen Ferkel auch gerade nicht nöthig ist, so geschieht es doch vorzugsweise ihrethalben, da der Pfleger sie ganz besonders in sein Herz geschlossen hat, wie sie ja auch die Lieblinge der ganzen Mannschaft sind, von welcher sie die Namen Jakob und Max erhalten haben. Diese zärtliche Fürsorge kommt nun auch den andern Thieren zugute, obgleich man ihnen sonst keine besondere Beachtung schenkt.

Gegen die schnatternden Enten, welche sich in dem auf der Leeseite stehenden Wasser vergnügen, ist die Stimmung heute sogar feindlich, weil sie während der Nacht oder am frühen Morgen ein Huhn, das in ihren Stall gekommen war, bei lebendigem Leibe, vom Schwanz

Digitized by Google

angefangen, halb aufgefreſſen hatten und das arme Thier noch lebend gefunden wurde.

Die Hühner theilen zur Zeit mit einigen Cadetten eins der Decksboote und ſuchen durch emſiges Putzen ihr Gefieder zu verſchönern.

Um das Federvieh bekümmert ſich aber ſonſt niemand; dagegen haben die beiden Ferkel von der übergroßen Liebe, welche ihnen entgegengebracht wird, viel zu leiden. Denn nachdem ſie mit Waſſer und Seife ſchon blitzeblank gewaſchen ſind, nimmt der Thierbändiger ſie doch noch einmal wieder vor, um ſie noch ſchöner zu machen; vielleicht kann er ſich nicht an den Gedanken gewöhnen, daß Jakob heute Nachmittag geſchlachtet werden ſoll, um morgen bei dem Gaſtmahl, welches der Commandant gibt, als Hauptbraten zu dienen. Jakob gehört nämlich dem Commandanten und Max der Offiziermeſſe. Mit Neid ſehen die in der Nähe befindlichen Matroſen zu, wie die Schweinchen ſo nett gewaſchen werden, und der eine oder andere kann der Verſuchung nicht widerſtehen, ſondern betheiligt ſich daran, bis ein Unteroffizier ihn wieder an ſeine eigentliche Arbeit ſchickt und nun ſelbſt, trotz ſeines Ranges, ſich an der Ferkelwäſche betheiligt, bis er wieder vom Wachoffizier oder Bootsmann abgerufen wird.

Sie ſind auch zu niedlich, dieſe kleinen drallen Burſchen! ſagt ſich jeder von der Mannſchaft, und mit einem gewiſſen Mutterſtolz betrachtet der Thierbändiger ſie noch aus der Ferne, nachdem ſie in einen etwas abgeſchloſſenen Raum hinter dem Großmaſt getrieben worden ſind. Heute aber hat ſogar auch der Commandant ſeine Freude an den roſigen Borſtenthieren, welche ſich durch den ſteten Umgang mit der Mannſchaft zweifellos eine gewiſſe Bildung erworben haben, denn er ſieht ſich veranlaßt, ihrem Treiben eine Weile zuzuſchauen. In dem Raume, wo ſie untergebracht ſind, hängt ein Tau im Bogen dicht über dem Deck und ſchaukelt mit den leichten Schlingerbewegungen des Schiffs hin und her. Max ſteht mit geſenktem Kopf und ringelndem Schwänzchen davor und beobachtet es mit ſeinen kleinen liſtigen Augen; Jakob ſteht hinter ihm. Sowie nun das Tau dicht an Max herankommt, ſpringt er mit elegantem Satz über daſſelbe auf die andere Seite und Jakob, welcher es nachmachen will, ſpringt zu ſpät und ſtolpert darüber hinweg. Dieſes Spiel macht den Thieren entſchieden ein Vergnügen; denn ſie ſetzen es eine halbe Stunde lang fort, bis ſie wieder in ihren Stall gebracht werden.

Ein großes Halloh auf dem Vordeck ruft alle, welche nicht an eine Arbeit gebunden ſind, dorthin. Offiziere, Cadetten und einige

Digitized by Google

Matrosen ziehen mit gekrümmtem Rücken und zurückgeschobener Mütze unter möglichster Kraftäußerung an einem Tau. Die Offiziere und Cadetten, welche es sich in den Decksbooten bequem gemacht haben, klettern mit größter Hast aus denselben heraus und die in den Marsen recken die Hälse. Der Walfischfänger hat einen Tümmler harpunirt. Ein gutes Stück ist der stark schlagende Fisch, dem die Harpune mitten durch den Leib gegangen ist, schon aus dem Wasser; noch einen Meter höher hinauf und er ist geborgen. Da ziehen aber die Menschen an dem Tau zu stark, der Fisch wird heftig gegen einen vorspringenden Schiffstheil gedrückt, und die Harpune zieht sich durch das Fleisch durch. Ein schwerer Fall wird gehört, eine große Blutlache in dem Wasser treibt schnell an dem Schiff vorbei, und die Menschen besehen sich mit etwas dummen Gesichtern die blutige Harpune, als ob an dieser etwas zu sehen wäre. Da aber kommt ein Hurrah von dem Stampfstock nach oben, und bald darauf folgt auf das Schiff ein wirklicher, zwar nicht großer aber schöner Bonito, so feist, daß er beinahe aus seinem Fell platzt. Hiermit ist die Jagd für heute auch beendet, weil es Zeit zur Musterung wird.

Der glückliche Fischer, welcher auch auf das Deck gekommen ist, beobachtet stolz seine Beute und überlegt scheinbar. Er überlegt sogar wirklich. Für ihn allein ist der Fisch zu groß, auch könnte er ihn ja schon aus Kameradschaft nicht allein verzehren, für die ganze Messe ist er aber zu klein. Schnell hat er seinen Entschluß gefaßt. Er bringt den Fisch dem Commandanten mit der Bitte, ihn anzunehmen und morgen seinen Gästen mit vorzusetzen. Dieser will den Besitzer nicht berauben, obgleich die Gabe gar verlockend aussieht; er findet aber bald den Ausweg, den Offizier (welcher allerdings vor kurzem erst sein Gast war) zu bitten, den Fisch mit verzehren zu helfen und die späte Einladung nicht übel zu deuten. Dieser nimmt dankend an, beide verbeugen sich und freuen sich gegenseitig der guten Lösung des Falles.

Der Commandant hat also morgen Gäste? Ja, wie ist denn eigentlich das private Leben an Bord? warum speist der Commandant nicht immer mit den Offizieren zusammen? — Das ist eine lange Geschichte, zu deren Erklärung wir ziemlich weit ausholen und die ganze Besatzung mit heranziehen müssen, denn nicht nur der Commandant allein tritt aus dem Schiffsvolk für sich heraus, sondern dieses selbst sondert sich gesellschaftlich in ganz verschiedene Gruppen oder Kasten. Um dieses zu verstehen, müssen wir uns die früher schon

Digitized by Google

gehörte Behauptung noch einmal wiederholen lassen, daß man auf dem Schiff die Menschen auch als solche zu berücksichtigen hat und sie nicht nur als Soldaten ansehen darf.

Daher finden wir bei näherer Betrachtung auf den Kriegsschiffen sechs verschiedene Gruppen, die in sich abgeschlossen leben, obgleich sie in andauernder, nie aufhörender dienstlicher Gemeinschaft stehen. Das sind: der Commandant, die Mitglieder der Offiziermesse, die der Deckoffizier- und die der Cadettenmesse, die Unteroffiziere und schließlich die Gemeinen, welche sich freiwillig auch noch in Matrosen, Heizer und Handwerker, beziehungsweise auch noch Seesoldaten scheiden. Zu der Gruppe der Unteroffiziere sind dann noch die aus dem Civilstande contractlich angeworbenen Köche und Aufwärter der Messen zu rechnen.

Mit der Niederschreibung dieser Thatsache ist nun allerdings noch nicht ihre Nothwendigkeit bewiesen, und doch liegt dieselbe vor, wie wir gleich sehen werden. Wir wissen bereits, daß die ganze Zeit auf einem Kriegsschiff dem Dienst gehört und dies nicht nur für die eigentlichen Dienststunden gilt, sondern auch für die Stunden der kärglich bemessenen täglichen Freizeit und der ebenso kärglichen Nachtruhe, denn der Commandant muß, wenn er ein pflichttreuer Hüter des ihm anvertrauten Schiffes sein will, auch wenn er gar keinen Anspruch auf den Namen eines Menschenfreunds erhebt, mit äußerster Strenge darauf halten, daß alle Personen der Besatzung, Offiziere wie Gemeine, die für sie als nothwendig erachtete Freizeit und Nachtruhe erhalten, damit sie für die von ihnen verlangten Dienstverrichtungen brauchbar bleiben. Diese Bevormundung, welche für die Unteroffiziere und Mannschaften zu einer Wohlthat wird, da diese abgetriebenen Menschen mit wahrer Gier nach Freizeit und Nachtruhe greifen, um beides möglichst auszunutzen, bekommt in ihrer Anwendung auf die Offiziermesse allerdings ein ganz anderes Gesicht, denn nur die Hälfte der Mitglieder — der Erste Offizier und die Wachoffiziere — wissen den Vortheil derselben zu schätzen. Die sogenannten Badegäste dagegen, unter denen sich auch ein Stabsarzt, also doch schon ein älterer Herr befindet, welche kaum wissen, was der Schiffsdienst bedeutet, und selbst keinen nennenswerthen Dienst thun, sowie diejenigen Seeoffiziere, welche keine Wache gehen und zuweilen gar leicht die Rücksicht vergessen, welche sie den mit schwererm Dienst behafteten Kameraden schulden, versuchen oft, sich gegen diesen Zwang aufzulehnen, und es würde ein friedfertiger Verkehr in der Messe zu einer Unmöglichkeit, wenn nicht der Commandant und der Erste Offizier auch den Herren der Offizier-

Digitized by Google

meſſe die eiſerne Feſſel des Dienſtes anlegten, ſo ſchwer es ihnen gegenüber ſolch alten Herren in ſolcher Lebensſtellung auch werden mag. Ja, wäre Rückſichtnahme ein zweifelloſes Vorrecht der Gebildeten, dann würde ſich das Leben in einer Offiziermeſſe außerordentlich leicht und gefällig geſtalten; da dieſe Charaktereigenſchaft ſich aber nicht immer überall vorfindet, ſo kann nur die genaueſte Einhaltung aller Dienſtvorſchriften, welche ſich auf dem Schiff auch auf den privaten Verkehr erſtrecken, das Leben in einer Offiziermeſſe für die Dauer erträglich machen.

Mit der Nothwendigkeit, den Menſchen die erforderliche Freizeit zu gewähren, hängt aber auch die Pflicht zuſammen, ihnen den wirklichen Genuß derſelben zu ermöglichen, und da kommen wir zu dem Punkte, wo die geſellſchaftliche Scheidung der verſchiedenen Gruppen beginnt.

Müßte der Commandant, welcher den ganzen Tag zu beobachten, zu belehren und oft zu rügen hat, mit den Mitgliedern der Offiziermeſſe zuſammenleben, dann würde der dienſtliche Druck, welcher ſo wie ſo ſchon auf dieſen laſtet, ſich auch auf die intimſten Verhältniſſe erſtrecken. Dieſe Herren ſowol, wie der Commandant ſelbſt, würden nicht einmal in Ruhe ihre Mahlzeiten einnehmen können. Jede harmloſe Bemerkung, welche nur in die entfernteſte Beziehung zu einer nicht gern geſehenen Anordnung des Commandanten gebracht werden könnte, würde von dieſem als eine unberechtigte Kritik, als verſteckter Angriff aufgefaßt werden können und müßte oft zu den bedauerlichſten Zuſtänden führen, die im Laufe einer langen Indienſthaltung das Leben der Offiziere faſt ſchlimmer als in einem Gefängniß geſtalten würde. Es wäre auch nicht ausgeſchloſſen, daß ein ſchwacher Commandant — denn es gibt auch ſolche — offene Angriffe eines rückſichtsloſen Untergebenen ertragen würde, um bald ſeine ganze Stellung untergraben zu ſehen, womit die Lockerung der Disciplin im ganzen Schiff verbunden ſein würde. Denn alles, was in der Offiziermeſſe zur Sprache kommt, iſt im Laufe einer Stunde auch der Mannſchaft bekannt; dies liegt in den örtlichen Verhältniſſen und der ſteten Anweſenheit einer zahlreichen Bedienung. Der Erſte Offizier aber kann die Disciplin nicht mehr aufrecht erhalten, ſobald ihm der Rückhalt an dem Commandanten fehlt.

Daſſelbe, was für den Verkehr zwiſchen dem Commandanten und den Offizieren gilt, findet, wenn auch in viel geringerm Maße, Anwendung auf diejenigen zwiſchen den Deckoffizieren und Unter-

offizieren, sowie zwischen diesen und den Gemeinen. Kann auch ein gespanntes Verhältniß zwischen diesen Gruppen nicht von ernsten, nachtheiligen Folgen für den ganzen Dienstbetrieb sein, solange der Commandant mit fester Hand Ordnung hält, so würde ein solches doch immer einen recht bedauerlichen Einfluß auf den Geist im Schiff, auf die Gemüthsstimmung der ganzen Besatzung bis zum Commandanten hinauf haben, weil fortgesetzte Meldungen über eine Masse kleiner Vergehen die natürliche Folge sein würden. Es gibt aber kaum eine unangenehmere Gerechtsame, wie die der Strafgewalt, welche viele ein Recht nennen, und die doch nur eine traurige Pflicht ist. Immer und immer wieder strafen müssen, ist etwas, was dem Commandanten in seiner vielbeneideten Stellung das ganze Leben verbittern kann.

Wenn wir nun für die Offiziermesse, in welcher stets eine größere Zahl von Personen anwesend ist, für die Zeit, wo die Herren nicht im Dienst sind, die äußerste gegenseitige Rücksichtnahme als Bedingung für ein erträgliches Zusammenleben fordern müssen, da es z. B. für die Mehrzahl unmöglich sein würde zu lesen, wenn einer unter ihnen dem Drang, sich selbst vorlesen zu hören oder sich ein Liedchen vorzupfeifen, nicht widerstehen könnte, so müssen wir andererseits für die Unteroffiziere und Gemeinen beanspruchen, daß ihnen Gelegenheit gegeben wird, auch einmal alle Rücksichten bei Seite setzen zu können. Diese Menschen, welche von morgens 4 bis mittags 12 Uhr und wieder von 2 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends, und dann auch noch abwechselnd des Nachts, andauernd im Dienst und im steten Verkehr mit Vorgesetzten sind, sammeln eine solche Masse von Zündstoff in sich auf, daß man ihnen die Gelegenheit zu unschädlicher Entladung geben muß, wenn nicht eine Explosion erfolgen soll, die keinerlei Rücksicht auf die Folgen nimmt und zu endlosen Strafen führt. Es liegt nun einmal in der Natur des Menschen, daß er sich ab und zu ordentlich ausschimpfen muß, und dieses Bedürfniß tritt um so heftiger auf, je größer der Zwang ist, unter dem man sich befindet, und der ist auf einem Schiff recht groß. Der Soldat am Lande ist nach seinem Dienst frei, kann hingehen, wohin er will, und sich nach Herzenslust austoben; derjenige auf dem Schiff dagegen, sei er nun Matrose, Heizer, Handwerker oder Seesoldat, mag sich drehen und wenden, wie er will, er steht immer neben einem Vorgesetzten.

Während die Offiziere, Deckoffiziere und Cadetten schon einen sichern Platz finden, wo sie ihr Herz erleichtern können, sofern ein Bedürfniß hierzu vorliegen sollte, ist dies für die Unteroffiziere und

Digitized by Google

Mannschaft ausgeschlossen, wenn man ihnen nicht während der Freizeit die Gelegenheit dazu gibt. Ein praktisch und zugleich wohlwollend denkender Commandant wird dies daher thun, und er erreicht es in einfacher Weise dadurch, daß er den Gruppen gesonderte Rauchplätze anweisen läßt. Das Rauchen ist auf den Kriegsschiffen überhaupt nur in den Messen und Kammern, sowie in der Batterie und auf dem Oberdeck erlaubt; auf diesen Decks aber nur während der für die Mannschaft festgesetzten Freizeiten. So kommt es, daß Unteroffiziere und Gemeine auch nur während dieser Freizeiten rauchen dürfen. Diese Trennung ist daher für die beiden Gruppen der Unteroffiziere und Mannschaften eine besondere Nothwendigkeit, damit einerseits nicht die Unteroffiziere bei ihren Untergebenen an Ansehen verlieren, wenn sie absprechend über ihre gemeinsamen Vorgesetzten urtheilen sollten; andererseits ihnen die Gelegenheit entzogen wird, das zu hören, was sie nicht hören sollen. Denn es gibt unter ihnen, und vorzugsweise unter den jüngern, leider immer welche, die gern den Angeber machen und Sachen erlauschen, welche, einmal zur Anzeige gebracht, zu einer Bestrafung führen müssen, obschon sie eigentlich gar nicht dazu angethan waren. Es könnte gegen diese Anordnung allerdings eingewendet werden, daß man damit ja den Leuten Gelegenheit und Vorschub zur Unbotmäßigkeit gäbe; dies würde aber eine ungerechtfertigte Befürchtung sein, welche nur bei solchen aufkommen kann, welche den Charakter des Matrosen nicht kennen. Es ist ja bei dieser Gruppentrennung auch nicht ausgeschlossen, daß die Leute trotzdem beaufsichtigt werden, und selbstverständlich ist es, daß ihnen jede lärmende Kundgebung, wie überhaupt jede Kundgebung, welche nur als solche gedeutet werden könnte, verboten ist; aber diese Aufsicht erfolgt in unauffälliger Weise durch die Offiziere. Da geht in der Batterie der Erste Offizier oder der Batterieoffizier, auf Deck der Wachoffizier gelegentlich durch ihre Reihen durch, um sich zu überzeugen, daß sie ihre Ordnung haben, und diese hören alles das nicht, was für ihre Ohren nicht bestimmt ist. So hat sich denn die Praxis herausgebildet, daß für die Dauer der Freizeiten allen Gruppen besondere Rauchplätze angewiesen sind, wobei der Commandant den der Offiziere theilt und diese beiden Gruppen sich auch häufig mit den Cadetten vermischen. Diese weise Anordnung dient aber nicht nur dem Zweck, die Vorgesetzten von ihren Untergebenen abzusondern, wie häufig angenommen wird, sondern sie ist ebensowol zu Gunsten der letztern getroffen.

Kehren wir nun zu dem Commandanten zurück und betrachten

Digitized by

ſein Verhältniß zu den Offizieren, dann müſſen wir zugeben, daß dasjenige, was wir bisjetzt ſchon darüber gehört haben, allein genügt, um ein dauerndes Zuſammenleben unmöglich erſcheinen zu laſſen. Forſchen wir aber weiter, dann finden wir noch der Gründe viele, welche dieſe Trennung zum Theil nothwendig, zum Theil wünſchenswerth machen. Und die Gründe, welche hier nur als wünſchenswerthe bezeichnet werden ſollen, werden wir ſchließlich vielleicht auch noch als nothwendige anerkennen, wenn ſie auch wahrſcheinlich in frühern Zeiten, als man dem Commandanten ſeine jetzige Ausnahmeſtellung gab, gar nicht mit in Rechnung gezogen wurden.

Eine Nothwendigkeit iſt es entſchieden, daß eine einzelne Perſon, welche fernab von der Heimat und ohne Möglichkeit, ſich irgendwo Rath zu holen, berufen iſt, die alleinige Verantwortung für ein Kriegsſchiff und deſſen Beſatzung zu tragen, und zwar oft unter recht ſchwierigen Verhältniſſen, auch äußerlich eine Stellung hat, welche ſie überhaupt erſt befähigt, die ihr geſtellte Aufgabe zu löſen. Der Commandant muß etwas für ſich ſein, er muß frei und unabhängig nach allen Seiten ſeines Amtes walten können. Er hat auf dem Schiff keinen Freund und keinen Kameraden, er iſt überall und zu jeder Zeit der Vorgeſetzte von allen, der unbeeinflußt von irgendwelchen Strömungen und Stimmungen ſich ſein Urtheil klar halten und nach jeder Richtung hin Gerechtigkeit walten laſſen muß. Daneben, oder in erſter Reihe, iſt er im Auslande nach den Dienſtvorſchriften aber auch der Repräſentant ſeines Kaiſers und muß in dieſer Eigenſchaft der Größe und Bedeutung des von ihm befehligten Schiffes entſprechend auftreten können, wofür ihm ſowol die erforderlichen Räume, wie auch die finanziellen Mittel zur Verfügung ſtehen müſſen. Dieſe ſind ihm nun gegeben. Die Räume ſind der Würde der Stellung angepaßt und ſo gelegen, daß der Commandant in denſelben gleichzeitig dem privaten Leben aller übrigen Schiffsbewohner möglichſt entrückt iſt; ſeine Tafelgelder decken nicht nur die nothwendigen Repräſentationspflichten, ſondern befähigen ihn auch, ein wirthſchaftliches Sonderleben zu führen. Und dieſe Sonderſtellung des Commandanten iſt der ſicherſte Halt für die Disciplin im Schiffe und dafür, daß der Dienſtbetrieb auch noch am Ende einer längern Indienſthaltung dieſelbe Friſche zeigt wie bei ihrem Beginn.

Richtige Ausbildung und Erhaltung der Mannszucht geht nur von dem Commandanten aus und liegt in ſeiner Hand, wenngleich der Erſte Offizier ſie praktiſch ausübt und ſo ſcheinbar ihr Träger iſt.

Vielfach kann dieser ja für sich allein das Verdienst, gute Mannszucht zu halten, beanspruchen, weil der Commandant ihm möglichst freie Hand läßt, sobald er sieht, daß die angewandte Art zum Ziele führt; aber schließlich kann der Erste Offizier seine Erfolge nur auf den Rückhalt zurückführen, welchen er allein schon dadurch hat, daß der Commandant überhaupt da ist.

Soll gute Zucht in einem Schiffe sein, dann muß sie von oben ausgehen, sie muß zunächst in der Offiziermesse gesucht werden und ist dort gar häufig nicht in der Gestalt zu finden, wie sie eigentlich sein müßte; oft liegt es an dem Ersten Offizier, oft an einzelnen Mitgliedern.

Der Erste Offizier lebt bekanntlich mit in der Offiziermesse und ist dadurch neben seiner Stellung als Vorgesetzter der übrigen Messemitglieder auch deren Kamerad und Gesellschafter. Er kann daher nur in der Weise seiner schwierigen Stellung gerecht werden, daß er sich bei unliebsamen Anordnungen, welche er etwa für nothwendig hält, auf seine Verantwortung dem Commandanten gegenüber beruft, daß er Anträge auf Aenderungen, welche abzulehnen ihm schwer würde, mit der Berufung auf den Commandanten zurückweisen kann. Nur so kann er seine gesellschaftliche und kameradschaftliche Stellung in der Messe behaupten. Dieser Rückhalt an dem Commandanten erleichtert ihm aber auch in anderer Beziehung seinen Dienst. Anordnungen im Schiffsdienst, welche er selbst für nothwendig hält, die er aber bei eigener Verantwortung vielleicht hinausschieben würde, werden ihm leicht, wenn er weiß, daß der Commandant dieselben billigt. Diesen Rückhalt kann der Commandant aber nur dadurch geben, daß er persönlich allem Verkehr im Schiff entrückt ist.

Nun würden wir noch den Einfluß zu betrachten haben, welchen die Sonderstellung des Commandanten auf die Erhaltung der Gleichmäßigkeit in dem Dienstbetrieb ausübt. Dieser Einfluß ist ebenfalls leicht damit gekennzeichnet, daß irgendeine Persönlichkeit da sein muß, die, außerhalb des ganzen Getriebes stehend, doch dasselbe beherrscht und in Ordnung hält, ohne selbst an den ermüdenden, das Räderwerk bewegenden Arbeiten theilzunehmen. Die Nähe einer solchen Macht allein genügt ja schon, um den erforderlichen Druck auszuüben, und diese Macht ist auch in dem Commandanten gefunden.

Dies wären die Punkte, welche für die Nothwendigkeit der in Rede stehenden Sonderstellung maßgebend sind; die Einflüsse, welche es wünschenswerth erscheinen lassen, den Commandanten von der übrigen

Digitized by Google

Beſatzung und namentlich von der Offiziermeſſe abzuſondern, lernen wir in dem Folgenden kennen.

Da iſt zunächſt ein Punkt, welchen viele wahrſcheinlich nicht nur als wünſchenswerth, ſondern ſogar als nothwendig bezeichnen werden, nämlich alles nach Möglichkeit aus dem Wege zu räumen, was die Stimmung des Commandanten nachtheilig beeinfluſſen kann. Dieſer iſt gewiſſermaßen Selbſtherrſcher in ſeinem kleinen Reich und die Stimmung in dieſem hängt von derjenigen des derzeitigen Gebieters ab. Kommt der Commandant ſchon morgens in der Frühe, vor ſeiner gewohnten Zeit, mit verdrießlichem Geſicht auf die Commandobrücke, dann gibt es trotz des ſchönſten Sonnenſcheins doch ſchlechtes Wetter in dem Schiff, denn er iſt eben auch nur Menſch. Es gefällt ihm etwas in der Takelage nicht; kurz nachher macht er den Wachoffizier aufmerkſam, daß ein Mann ſeinen Shawl unvorſchriftsmäßig umgebunden hat; dann iſt zuviel Geräuſch bei der Arbeit und dergleichen mehr, ſodaß der Wachoffizier, ſchon ehe er ſein Frühſtück genoſſen, für den Tag genug Aerger in ſich aufgenommen hat. Der Erſte Offizier, welcher unbemerkt die beiden Herren beobachtet hat und ſich ſein Frühſtück nicht verderben laſſen will, verſchwindet ungeſehen von dem Deck; bekommt aber ſpäter bei dem Strafrapport doch auch ſein Theil von der ſchlechten Laune ſeines Vorgeſetzten ab, trotzdem er ſich vorgenommen hatte, ſich nicht ärgern zu laſſen. Der Commandant, welchen es verdrießt, daß ihm wieder mehrere Leute wegen kleiner unbedeutender Vergehen zur Beſtrafung vorgeführt werden, findet auf einmal, daß die Mannszucht im Schiffe doch nicht ſo iſt, wie ſie ſein ſollte, und da er dem tüchtigen Erſten Offizier, welcher ſein volles Vertrauen hat, in dieſem Dienſtzweig ziemlich freie Hand läßt, ſo kann dieſe Behauptung nur ein Vorwurf für dieſen ſein. Der Offizier geſteht allerdings ſeinem Commandanten das Recht zu, auch einmal ſchlechter Laune ſein zu können; aber gerade dieſer Vorwurf berührt ihn doch zu tief und er muß ſeinem Vorgeſetzten dieſe ungerechte Behauptung doch wenigſtens für den laufenden Tag nachtragen und dieſer Stimmung durch ein geſucht ſtreng dienſtliches Verhalten Ausdruck geben. Bei der Muſterung fällt es dem Commandanten ein, dieſe ſelbſt abhalten zu wollen, wobei alle die, welche glaubten, mit dem brummigen Alten heute nicht mehr in Berührung zu kommen, ſich arg enttäuſcht ſehen. Auch bei den nachherigen Exercitien erſcheint er, natürlich nur, um zu tadeln und die Leute etwas länger wie gewöhnlich exerciren zu laſſen, bis ſie ihn befriedigen oder

Digitized by Google

auch nicht. Kurz und gut, die verdrießliche Laune des Commandanten überträgt ſich auf das ganze Schiff, und man kann wol ſagen, daß alle Perſonen ſich um ſo wohler befinden und das Schiff ſelbſt ſich in um ſo beſſerem Stande zeigt, je liebenswürdiger und beſſerer Laune der Befehlshaber iſt.

Man kann es daher wol als eine im Intereſſe des Dienſtes liegende und der maßgebenden Behörde zufallende Pflicht bezeichnen, dem Commandanten das Leben an Bord ſo behaglich wie nur möglich zu geſtalten, damit er in ſeiner verantwortlichen Stellung und bei dem ſchweren Dienſt, welchen er hat, auch Gelegenheit zu entſprechender Erholung findet. Der Commandant, welcher immer im Dienſt iſt, weil er für ſich ſelbſt keine Freizeit anordnen kann, da all und jedes, was das Schiff oder die Bemannung trifft, in erſter Reihe ihn in Anſpruch nimmt, muß einen geſonderten Raum haben, in welchen er ſich zurückziehen und wo er auch einmal ſeinem Aerger Luft machen kann. Er hat niemand über ſich, welcher ihm ſein Tagewerk vorſchreibt, ihm für ſeine Leiſtungen Anerkennung zollt und ihn bei Ermüdung anſpornt; das muß er alles ſelbſt thun. Selbſt muß er ſich in Ordnung halten und das kann nur ein Menſch, der ſich in ſeeliſchem Gleichgewicht befindet; fehlt ihm dieſes aber, dann muß er die Möglichkeit haben, den Ausgleich zu finden. Verlangt dazu ſeine Natur ein derberes Austoben, dann mag er dies in ſeinen vier Wänden mit ſeinem Civildiener abmachen, der ja ſchließlich dafür bezahlt wird, daß er auch einmal die Launen ſeines Herrn zu ertragen hat, wie dies jeder gewerbsmäßige Diener weiß.

Wenn nun auch die obere Behörde in dieſem Sinne für den Commandanten ſorgt, ſo ſollte die Beſatzung in ihrem eigenen Intereſſe dies ebenfalls dadurch thun, daß ſie ihn möglichſt wenig ärgert und ihn nach Möglichkeit befriedigt. Sind die Menſchen verſtändig, dann führen ſie es auch aus.

Die bevorzugte Stellung des Commandanten iſt ſchließlich nun noch für ihn und die Herren der Offiziermeſſe eine äußerſt angenehme Einrichtung, weil ſie die Pflege einer etwas anregenden Geſelligkeit ermöglicht, ſodaß man ſie aus dieſem Grunde herbeiwünſchen müßte, wenn ſie nicht ſchon beſtände. Dadurch, daß Commandant und Offiziermeſſe geſonderte Wirthſchaft führen, iſt überhaupt erſt ein geſelliger Verkehr möglich und dieſer iſt für die genannten Herren, welche nach ihrer Erziehung und geſellſchaftlichen Stellung das Bedürfniß zu zeitweiliger Abwechſelung haben, von großem Werth. Hierzu bieten nun

Digitized by

namentlich die Räume des Commandanten, welcher, wie wir schon gehört haben, von dem Staat auch mit gewissen Repräsentationsgeldern ausgestattet ist, das geeignete Mittel.

An dem Offiziertisch, welcher auf den größeren Schiffen 16 bis 20 Mitglieder zählt, wird der Speisezettel bald einförmig, aus Gründen, welche wir später bei einem Besuch in der Messe kennen lernen werden; an dem Tafeltuch erkennt man schon nach kurzer Zeit das Ungenügende der Bordwäsche; das Tafelgeschirr zeigt auch bald mancherlei Schäden. Da ist es allein schon ein Genuß, die für Gäste bestimmte Tafel des Commandanten nur zu sehen. Die blendende Tischwäsche, das blinkende Silber und das vollzählige Porzellan und Glas. Die schönen, lange nicht mehr genossenen frischen Früchte, die feinen eingemachten Süßigkeiten und der prächtige Raum mit freiem Ausblick auf das Meer, in welchem die Tafel gedeckt ist. Die ausgewählten Speisen und guten Weine haben auch etwas Verlockendes; aber der Hauptreiz liegt doch in der etwas gezwungenen Unterhaltung, die auf andern Gebieten sich bewegt, als man sie täglich gewohnt ist. Einen besondern Genuß gewähren auch die nach Tisch gereichten guten Cigarren und der Kaffee. Der Commandant hat immer noch Cigarren, wenn die Offiziere schon längst bei der Pfeife angekommen sind, und der Kaffee wird bei ihm auf guten Kaffeemaschinen hergestellt, während derjenige für die Offiziere nur gebrüht werden kann und in der Regel schlecht ist. Für eine so große Personenzahl, wie die Offiziermesse sie aufweist, könnte der Kaffee, wenn auch sonst die Zeit und Umstände es ermöglichten, schon deshalb nicht in Maschinen hergestellt werden, weil die Sicherheit des Schiffes es nicht zuläßt, die dafür erforderlichen großen Mengen an Spiritus in der Messe, wo keine genügende Controle ausgeübt werden kann, mitzuführen; auch ist es gar nicht möglich, den Kaffee in den verlangten Mengen ordentlich zu brennen und in den großen Kaffeemühlen fein genug zu mahlen.

So kann der Commandant den Offizieren manchen Genuß bereiten, denn er hat die gleichen Vorrathsräume wie sie und kann daher kleinere Schlachtthiere, Kartoffeln, Früchte und dergleichen in genügenden Mengen mitnehmen, um während einer vierwöchentlichen Reise zweimal ein größeres oder allwöchentlich ein kleineres Essen zu geben.

Die Pflege dieser Geselligkeit muß der Commandant mit als eine seiner Hauptpflichten betrachten, und jeder, der sie vernachlässigt, schadet dem Ganzen, vor allem aber sich selbst. So kann man es als Regel betrachten, daß der Commandant allwöchentlich oder alle

Digitiz

zwei Wochen einmal einige Offiziere und Cadetten bei ſich zu Gaſt ſieht, und daß er dann immer einmal der Gaſt der Offiziermeſſe iſt, nachdem alle Meſſenmitglieder bei ihm zu Tiſch waren.

Nun wäre noch die Frage zu erörtern, wie der Commandant ſich in ſeiner Sonderſtellung eigentlich gefällt, ob es wirklich wahr iſt, daß er gewiſſermaßen in Einzelhaft lebt, wie vielfach von Fernerſtehenden ſeine Lebensweiſe genannt wird? Der arme Mann befindet ſich außerordentlich wohl dabei, und es liegt gar kein Grund vor, ihn dieſerhalb zu bedauern. Sehen wir einmal von den dienſtlichen Rückſichten ganz ab und laſſen wir nur den Menſchen ſprechen.

Der Commandant eines größern Schiffes iſt in der Regel bereits in reifern Jahren, ſteht mindeſtens in der zweiten Hälfte der Dreißiger und hat daher ſchon mancherlei Gewohnheiten und Bedürfniſſe, welche ihm eine gelegentliche Abſonderung von andern Menſchen ſehr wünſchenswerth machen, ſowol im dienſtlichen wie in ſeinem perſönlichen Intereſſe. Greifen wir nur einige naheliegende Fälle heraus: er hat ſeiner vorgeſetzten Behörde einen wichtigen Bericht zu machen, zu deſſen Abfaſſung er vollſtändiger Ruhe bedarf. — Er muß am Tage nach einer im Dienſt durchwachten Nacht einige Stunden ungeſtörten Schlafes ſuchen. — Er hat verſchiedene Umſtände zu erwägen, um zu einem Entſchluß zu kommen, wie er ſein Schiff durch eine gefährdete Lage führen will. — Er bedarf einer kurzen Erholung, um nachher wieder in Sturm, Regen und Kälte mehrere Stunden allen Unbilden des Wetters trotzen zu können. Dazu entledigt er ſich in ſeiner warmen Kajüte aller der warmen und naſſen Hüllen und iſt dann in einem Anzuge, in welchem er nicht in der Umgebung ſeiner Untergebenen erſcheinen kann; müßte er dazu aber ſich beſonders kleiden, dann würde er kaum Zeit zur Erholung finden. — In den Tropen kann er in ſeiner Kajüte die ihn beläſtigenden Kleidungsſtücke noch ablegen, welche er in der Meſſe auf dem Körper behalten müßte. — In kaltem Wetter hat er das Bedürfniß, ſich auch einmal vor den warmen Ofen zu ſetzen; dieſer Platz iſt in der Offiziermeſſe aber ſtets von einem der Herren Badegäſte beſetzt. — Der Menſch legt in der Regel, je älter er wird und je mehr er für andere Genüſſe abſtumpft, um ſo größern Werth auf einen guten Tiſch. Eine gute Mahlzeit ſchmeckt allerdings beſſer in anregender Geſellſchaft; doch ſchmeckt ſie gewiß beſſer ohne Geſellſchaft von Menſchen, die verwöhnt ſind und ihrem Unwillen über das ſchlechte Eſſen durch Geſichterſchneiden und entſprechende Geberden Ausdruck geben. An dem Offiziertiſch iſt es

Digitized by Google

zwar verboten, über das Essen zu reden, aber die Mienen der Menschen kann man doch nicht beherrschen. Der Offiziertisch hat die Mittel, gut zu leben; aber mit den ausreichendsten Mitteln lassen sich doch die Schwierigkeiten nicht beseitigen, welche sich in der Messe einer andauernd guten Verpflegung entgegenstellen. Im Gegensatz hierzu kann sich der Commandant recht pflegen und braucht nicht täglich das zu essen, was der Tischvorstand in der Messe den Herren vorzusetzen für gut befindet. Der Koch bereitet die Speisen für ihn allein sorgsamer und besser, als für eine so große Zahl von Personen. Der Commandant, welcher gar häufig durch seinen Dienst abgehalten wird, die eigentliche Essenszeit einzuhalten, kann dieselbe nach seinen Bedürfnissen verschieben, ohne damit andere zu schädigen. Derjenige, welcher Vergnügen an der Kochkunst findet, kann sich eine tägliche kleine Unterhaltung dadurch verschaffen, daß er morgens mit dem Koch oder seinem Diener berathschlagt, was heute gekocht werden und wie die Zubereitung der Speisen sein soll. Er kann den Wein trinken, welcher ihm schmeckt, und ist nicht gezwungen, mit dem vorliebzunehmen, welchen der Weinvorstand der Messe nach seinem eigenen Geschmack ausgewählt hat; er kann sich für die Dauer der ganzen Reise Weine, Mineralwasser und dergleichen mitnehmen, welche in der Messe oft nach einigen Wochen schon verbraucht sind. Er kann sich nach Laune auch ein besseres Glas Wein gestatten, ohne gleich die Offiziere zu verleiten, es ihm nachzumachen und über ihre Mittel zu leben. Während er aus dem letztern Grunde in der Offiziermesse für größte Sparsamkeit eintreten müßte, kann er für sich allein schwelgen, wenn er die Neigung dazu verspürt. Die Führung eines eigenen Tisches befähigt ihn daher auch, die gewohnte Kost beizubehalten und nicht nur die Auswahl seiner ganzen Proviantausrüstung seinem Geschmack anzupassen, sondern auch genügend frischen Proviant mitzunehmen, um selbst während einer längern Seereise sich diesen Genuß verschaffen zu können. Die Offiziermesse kann in ihrem Hühnerstall für ihre 18 Mitglieder und die mitzuverpflegende Bedienung nur Thiere für 2 Tage mitnehmen, der Commandant hat in seinem gleich großen Stall für sich und seine Bedienung Raum für 30 Tage, wenn er es aushält, jeden Tag Huhn zu essen. Dasselbe gilt für Kartoffeln und andere Dinge. Der Vorstand des Offiziertisches muß mit den Conserven sehr vorsichtig umgehen, weil viele Mitglieder ohne Rücksicht auf den Kostenpunkt sich z. B. nur an eingemachten Spargeln satt essen wollen, wenn dieselben auf den Tisch kommen sollten, und das

Digitized by Google

übrige stehen lassen. Eine eingemachte Kraftsuppe kann der Commandant sich schon gestatten, in der Offiziermesse verschlingt ein derartiges Gericht schon die Hälfte des für den ganzen Tag bestimmten Tischgeldes.

Wir werden aus dem Angeführten schon gesehen haben, daß der Commandant es nicht zu bedauern braucht, auf sich allein angewiesen zu sein; und sollte er es doch thun, so kann er sich ja täglich einen Gast einladen und gibt dann nur in längern Zwischenräumen ein größeres Essen, anstatt dies allwöchentlich oder von 14 zu 14 Tagen zu thun.

Während dieser Auseinandersetzung hat das Schiff seinen Weg eiligen Laufes fortgesetzt; der Vormittagsdienst hat sein Ende erreicht.

Wir finden die Mannschaft bei ihrem Mittagessen und zwar auch unter andern als den gewöhnlichen Verhältnissen. Die Leute lagern auf ausgebreiteten Presennings auf dem Oberdeck und halten ihre Eßnäpfe in der Hand. Beim ersten Hinsehen hält man diese Maßregel, welche civilisirten Menschen die vorhandenen Eßtische und Bänke vorenthält und sie zwingt auf dem Boden zu hocken, für hart; aber in Wirklichkeit ist sie eine Wohlthat für dieselben. Bei dem hohen Wärmegrad, welcher im Schiffe herrscht, ist es während der Mittagszeit im Zwischendeck, wenn alle Mann erst dort versammelt und die dampfenden Speisen dahin gebracht sind, geradezu unerträglich. Der Schweiß tritt den Menschen aus allen Poren und läuft, wie man so sagt, in Strömen an ihrem Körper herab; das Essen ist eine Qual, aber kein Genuß. Solange nun die Leute auf dem Schiff noch nicht genügend eingewöhnt und persönlich an der Reinhaltung desselben interessirt sind, solange man noch nicht die Sicherheit hat, daß sie bei einem eintretenden Segelmanöver sich verständig benehmen und das Deck schnell räumen, kann man ihnen die Wohlthat, auf dem Deck unter freiem Himmel in dem frischen Wind ihre Mahlzeit einzunehmen, nicht gewähren; aber dieser Grad der Eingewöhnung ist bei uns jetzt erreicht. So sehen wir sie denn alle oben versammelt und ihre Mienen sagen uns am besten, daß es ihnen vortrefflich schmeckt. Auch einige Kurzweil haben sie dabei, denn Jakob und Max, welche nach der Musterung wieder ihren Stall verlassen durften, sind zwischen ihnen. Grunzend stehen sie da und erbetteln sich einen Brocken; an dem kleinen Schweif, welcher die wunderlichsten Ringelverrenkungen macht, kann man fast ihre Gedanken errathen. Bekommen sie statt eines Stücks Fleisch einen leichten Schlag, dann springen sie mit dem närrischsten Bocksprung zu einem andern. Es ist eine auffällige Er-

Digitized by Google

scheinung, daß die Seeleute fast durchweg die Thiere so gern haben und wol dadurch oft die überraschendsten Erfolge in der Abrichtung derselben zu allerlei Kunststücken erzielen. Ganz gewöhnlich ist es, daß die Schiffskatze durch die Arme springt und sonstige Künste weiß, die sie allerdings nur selten in der Heimat ihrer Lehrer zeigen kann, weil fast jede Katze nach längerer Anwesenheit an Bord plötzlich eines Nachts über Bord springt und ertrinkt. Es ist eine Seltenheit, daß man solch ein Katzenthier länger als ein Jahr auf dem Schiff behält. Die Veranlassung dazu wird wol die ihnen fehlende Liebe ihrer Geschlechtsgenossen geben, welche sie suchen wollen und dabei den Tod finden.

Schließlich sehen wir auch noch die Schiffsführung in andern als den gewohnten Händen. Die Passatzone ist das Gebiet, wo die jüngern Seeoffiziere, die ältern Seecadetten und die noch nicht fertig ausgebildeten Matrosen Gelegenheit finden, durch die Uebernahme verantwortungsvoller Posten das Erlernte praktisch zu üben und das Gefühl der Selbständigkeit zu erlangen. Weder der Wind bereitet dem Schiff hier ernstere Ueberraschungen, noch liegt in dem Passatgürtel des Atlantischen Oceans die Gefahr vor, auf unbekannte Klippen zu stoßen. So kann der Commandant seine Zustimmung dazu geben, daß Matrosen, welche noch nicht steuern können, jetzt selbständig das Steuern ausüben, daß während des Tages von morgens 8 Uhr bis nachmittags 6 Uhr der älteste Seecadett einer jeden Wache als Vordecksoffizier eintritt und der dort stationirte Unterlieutenant dafür dann unter der Verantwortung des eigentlichen Wachoffiziers die Schiffsführung übernimmt. Dies letztere ist unter den obwaltenden Verhältnissen im Grunde genommen zwar kein Kunststück, verschafft aber den jungen Herren doch das für ihren Beruf nothwendige Selbstbewußtsein. Erfordern die Windverhältnisse eine Aenderung in der Segelstellung oder in der Segelführung, dann leiten sie das Manöver und der eigentliche Wachoffizier, welcher die Verantwortung trägt und rechtzeitig an Deck kommt, steht im Hintergrunde, um nur dann einzugreifen, wenn es durchaus nothwendig werden sollte. Auf diese Weise lernen sie die Scheu überwinden, welche alle, die des Commandirens noch nicht gewohnt sind, in der Regel haben; sie erlernen auch die richtige Wahl der Commandos, sowie die Kunst, diese zur rechten Zeit anzuwenden; vor allem üben sie praktisch, kein Commando zu geben, ehe nicht die mit der Ausführung des zuletzt gegebenen Befehls beschäftigt gewesenen Leute in Sicherheit gegen Lebensgefahr oder Verwundungen sind, denn

Digitized by Google

manch ein Menschenleben ist mangelnder Umsicht in dieser Beziehung schon zum Opfer gefallen. Das erste selbständig commandirte Manöver bildet immer eine Gelegenheit zu erhebender Freude in dem Leben eines jungen Offiziers, und die Bedeutung dieser Sache ist daher doch größer, als sie anfänglich scheint.

Der Commandant benutzt diese Verhältnisse aber auch für seine Art, die Ausbildung der Herren nach Möglichkeit zu fördern. Ohne daß der Wachhabende es weiß, gibt er den Leuten am Steuer den Befehl, das Schiff aus seinem Curs drehen zu lassen, und schafft so die Gelegenheit zu verschiedenen Manövern, welche der gleichmäßige Wind dem Schiff versagt. Dreht dieses gegen den Wind, dann wird derselbe stärker und es ist oft nicht nur die Segelstellung zu ändern, sondern es müssen auch die leichten Segel geborgen werden, während in dem entgegengesetzten Falle neben der Aenderung der Segelstellung mehr Segel beigesetzt werden müssen, wenn sie nicht schon alle stehen sollten. Heute, im Laufe des Nachmittags, läßt er das Schiff unerwartet gegen den Wind drehen.

Der Offizier, welcher wichtig auf der Commandobrücke auf- und abgeht, übermäßig viel den Horizont auf Böen beobachtet und die Segel auf ihren Trim[1] beschaut, hier ein Tau ein wenig lösen, dort etwas straffer spannen läßt, auch die richtige Curslage des Schiffs mit peinlicher Genauigkeit im Auge behält, bemerkt natürlich gleich, daß dasselbe die Richtung ändert. Sobald er sich aber umdreht, um die Rudergasten dieserhalb zur Rechenschaft zu ziehen, sieht er dort seinen Commandanten stehen, welcher ihm lächelnd abwinkt, sodaß er, die Lage sofort richtig erkennend, den bereits geöffneten Mund anderweitig verwerthet. Aus diesem kommt nun statt des leichten: „Donnerwetter, was machen Sie denn da?“ der Ruf: „Wache an die Leebrassen!“ denn mit dem Ruder, welches der Commandant beschlagnahmt hat, kann er nun nicht rechnen. Das Schiff hat indessen weiter gedreht und andere Anordnungen werden nothwendig. Die Segel schlagen schon, der Seecadett auf dem Vordeck gibt die für seinen Bereich nothwendigen Commandos, der Offizier läßt weitere Befehle folgen, der

[1] Trim ist ein englischer Ausdruck, für den wir noch kein deutsches Wort, welches den ganzen Sinn wiedergibt, haben. Er bedeutet, daß die Segel sowol richtig zum Winde stehen, wie auch, daß sie der seemännischen Forderung an Schönheit und Zweckmäßigkeit ihrer Spannung entsprechen. Für das Zeitwort „trimmen“ hat man „kanten“ (Segel kanten) eingeführt; das Hauptwort „Segelkant“ hat sich aber noch nicht eingebürgert.

Digitized by Google

an Deck gestürzte Wachoffizier, welcher schon unten aus dem veränderten Neigungswinkel des Schiffes gemerkt hat, daß oben etwas nicht in Ordnung ist, verläßt, beruhigt durch einen Wink des Commandanten, das Deck wieder, und dieser, welcher sieht, daß der auf die Probe gestellte Offizier dieselbe besteht, läßt, da er nicht den Wunsch hegt, die Wachmannschaften längere Zeit von ihren Malerarbeiten abzuhalten, das Schiff wieder auf seinen richtigen Curs zurückgehen, womit die bereits befohlenen Arbeiten an den Segeln gegenstandslos geworden sind und nicht mehr ausgeführt zu werden brauchen. Wie es bei solchem Segelmanöver in Wirklichkeit zugeht, werden wir bei einer andern Gelegenheit sehen.

Eine sehr zweckmäßige Uebung ist auch diejenige, welche auf See nachmittags von $4^1/_2$ bis $4^3/_4$ Uhr mit der Wache geübt wird, nämlich das sogenannte Rollenexerciren. Hierbei werden nur Befehle gegeben und die verschiedenen Manöver-Stationen eingenommen, ohne dieses selbst zur Ausführung zu bringen. Sie bezweckt nicht nur, die Mannschaften in ihrer seemännischen Ausbildung sicherer zu machen, sondern sie soll auch die Offiziere, deren Art zu commandiren oft recht unvollkommen ist, in dieser Richtung weiter ausbilden. Denn es ist von großer Bedeutung, wie commandirt wird. Ein schläfriges Commando ohne Betonung wird eine laue Ausführung zur Folge haben. Eine Stimme aber, die elektrisirt und mit ihrem Tonfall sagt, worauf es in dem gegebenen Falle ankommt; welcher Befehl ruhig, welcher mit ungestümer Gewalt ausgeführt werden soll, verdoppelt fast den Werth der ausführenden Kräfte. Der Commandant steht in solchem Falle neben dem Offizier und gibt ihm ohne vorherige Andeutung, was kommen wird, kurz die veränderte Lage an, sodaß dieser sofort die nothwendigen Befehle geben muß. Dadurch erfüllt die Uebung auch noch einen andern Zweck, sie verschafft den Offizieren die Gelegenheit, sich Geistesgegenwart, kalte Ueberlegung und entschlossenes Handeln anzueignen, weil es eine große Zahl der verschiedensten Aufgaben gibt: Mann über Bord. Brandung voraus. Eins der vielen Segel zerreißt, wobei für jedes einzelne andere Maßnahmen erforderlich werden, wie dies auch bei dem Brechen einer der Raaen der Fall ist. Eine Stänge bricht. Eins der vielen Taue zerreißt. Eine Bö setzt ein, welche nur die Segel gefährdet; eine andere, welche das Schiff zum Kentern bringen will. Bei Nebel taucht ein fremdes Schiff in nächster Nähe in den verschiedensten Lagen und bei verschiedenen Windrichtungen auf. Feuer im Schiff. Und was da noch mehr vorkommen kann.

Digitized by Google

Der nächſte Vormittag (Sonntag) zeigt uns wieder die uns bereits bekannte Paſſatſtimmung, doch heute verzichtet der Commandant auf die Beſichtigung des ganzen Schiffes. Er geht nur die Reihen der Mannſchaft ab und läßt gleich hinterher den Gottesdienſt abhalten. Er hat heute ja Gäſte und zu deren Empfang bedarf es noch verſchiedener Vorbereitungen, welche er ſeinem Diener allein nicht überlaſſen kann. Ihm fällt bei ſolchen Gelegenheiten nicht nur die kleine Sorge der Hausfrau zu, mit welcher er das Decken der Tafel überwachen und namentlich darauf ſehen muß, daß ſämmtliches Geſchirr tadellos rein iſt, was auf dem Schiffe bei dem naturgemäßen geringen Vorrath an ſüßem Waſſer für ſolche Zwecke, dem beſchränkten Raum in der Aufwaſchkammer und der Schwierigkeit, genügende Mengen von reinen Putztüchern zur Hand zu haben, gar nicht ſo ſelbſtverſtändlich iſt; er muß auch ſein eigener Kellermeiſter ſein und dafür ſorgen, daß die Getränke nach Möglichkeit gekühlt werden. Eis gibt es auf dem Schiffe nicht, weil in den letzten Häfen keins zu beſchaffen war. Der Vorrath würde übrigens auch nicht ſo lange gereicht haben und der Eisapparat des Schiffes iſt nicht für ſolche Zwecke da, ſondern ſoll nur in ſchweren Erkrankungsfällen das von dem Arzt geforderte Eis ſchaffen. So muß er ſich mit natürlicher Verdunſtung helfen, weil auch das Seewaſſer viel zu warm iſt, als daß es zur Kühlung verwendet werden könnte. Die zu kühlenden Flaſchen werden daher in dünne, angefeuchtete Tücher eingewickelt und dann an einen Platz gehängt, wo ſie gleichzeitig den heißen Sonnenſtrahlen und dem friſchen Winde ausgeſetzt ſind. Zwei Gigsgäſte des Commandanten bleiben dabei, um die Flaſchen fortwährend zu drehen und die Tücher erneut anzufeuchten, ſobald es nothwendig wird. Bekommt man auf dieſe Weiſe nun auch gerade keinen kalten Wein, ſo verliert er doch ſo viel Wärme, daß er bei der herrſchenden Temperatur der Zunge und dem Gaumen immerhin kühl erſcheint, und dadurch kann das an ſich gute Getränk nur gewinnen.

Die Vorbereitungen in den Commandantenräumen ſind beendet und wir wollen, ehe die Gäſte kommen, einen Blick hineinwerfen, um ſie kennen zu lernen. Sie liegen in der Batterie ganz hinten im Schiffe und erſtrecken ſich über das ganze Heck. Ihre Eintheilung in vier geſonderte Räume, in einen Speiſeſaal, ein Arbeitszimmer, eine Schlaf- und eine Badekammer, iſt faſt in allen Marinen dieſelbe, wenn auch deren Anordnung auf den neuern Schiffen oft von der altbewährten abweicht, zuweilen aus räumlichen Urſachen, zuweilen

aus Neuerungssucht. Wir finden auf der „Najade" noch die alte Art, welche in ihrer Zweckmäßigkeit und Behaglichkeit nichts zu wünschen übrigläßt. Der vorderste Raum erstreckt sich über die ganze Breite des Schiffes, welche hier 9,6 m beträgt, und ist 4,2 m tief; er wird Vorkajüte genannt und dient den verschiedensten Zwecken. Er ist Vorraum; er bietet mit seinem großen Tisch die beste Gelegenheit für Ausbreitung der Seekarten und ist daher der Arbeitsraum für die Navigirung des Schiffes; hier werden alle dem Commandanten einzureichenden Rapporte und die Dienstbücher, welche er durchzusehen hat, niedergelegt; er dient als Sitzungs- und Gerichtssaal; er bildet den Festraum für die von dem Commandanten gegebenen Feste, er dient ihm persönlich auch als Speisezimmer; schließlich ist er groß genug und so angelegt, daß man darin auch bei schlingerndem Schiff auf- und abgehen kann, ohne sich durch seitliche Bewegungen in dem Gleichgewicht erhalten zu müssen, sondern mit gestreckten Knieen bergauf und bergab geht, und dies ist zur Abwechselung eine recht angenehme körperliche Bewegung. Die Werftbehörde, welche auf einzelnen Schiffen diesen Raum mit seiner Langseite in die Kielrichtung legt, denkt weder an dies, noch daran, daß ein so aufgestellter Speisetisch bei etwas stärkern Schlingerbewegungen überhaupt nicht zu diesem Zweck benutzt werden kann, weil die Menschen an solchem Tisch nicht sitzen können und außerdem der Inhalt jedes überlaufenden Tellers, wie jeder umfallende Gegenstand den Weg in den Schos der Gäste findet. Es ist eine Anordnung, welcher man den grünen Tisch gleich ansieht, wenngleich sie im Hafen und bei Fahrten in ruhigen Gewässern manche Vortheile für sich hat. Man findet sie auf den Passagierdampfern zur besten Ausnutzung des Raumes zwar allgemein, aber hier wird das Sitzen wenigstens dadurch ermöglicht, daß die Stühle mit dem Deck fest verbunden sind; auch machen die Passagiere in den meisten Fällen mit dem Schiffe nur eine kürzere Ueberfahrt, welche auf die weitesten Entfernungen höchstens 45 Tage währt, sie sind nicht gezwungen, jahrelang auf demselben zu leben. Im übrigen müssen sie sich nicht nur dieses, sondern auch noch manches andere von den Dampfschiffsgesellschaften gefallen lassen.

An die Vorkajüte, welche an jeder Schmalseite (d. i. die Bordwand) ein großes Fenster hat, das gegen schweren Seegang durch hölzerne oder eiserne Pforten, gegen Wind und Regen durch Glas, gegen die Sonne durch hölzerne Jalousien geschlossen werden kann, stoßen nach hinten die andern Räume: auf der einen Seite die Schlafkammer

Digitized by Google

nebſt Baderaum, auf der andern das Arbeitszimmer. Dieſes letztere iſt etwa 4 m lang und 3,5 m breit und denſelben Raum nehmen die beiden andern Kammern zuſammen ein.

Die innere Ausſtattung, welche der Staat liefert und die ſich der Bewohner mit ſeinen eigenen Mitteln nach ſeinem Belieben vervollſtändigen kann, iſt einfach, aber gediegen.

In der Vorkajüte ſehen wir in der Mitte den ſchweren, breiten Ausziehtiſch aus Mahagoniholz, der zuſammengeſchoben 2,35 m lang, 1,30 m breit iſt und ausgezogen 20 Perſonen Platz bietet. Ueber der Mitte des Tiſches befindet ſich in der Decke ein mit Glas gedecktes Oberlicht, zu deſſen Seiten je eine ſchwingende Lampe hängt. In der Mitte der vordern Wand, welche den Raum nach der Batterie zu abſchließt, iſt ein großes Büffet eingebaut, das mit allen der Seefahrt angepaßten Bequemlichkeiten ausgeſtattet iſt.

Der Raum bei den Fenſtern iſt an beiden Seiten mit je einem Sopha und einigen bequemen Lehnſtühlen wohnlich ausgeſtattet. An der einen Seite ſteht auch ein Spieltiſch, welcher dem Commandanten in der Regel als Eßtiſch dient, wenn er allein ſpeiſt; an der andern Seite ein kleiner niedriger Tiſch, wie man ſie zum Schachſpielen, oder um ein Buch bequem aus der Hand zu legen, benutzt. Ferner hängt an jeder Seite ein ſogenannter Schlingertiſch, welcher nicht auf Füßen ſteht, ſondern mit Schnüren oben an der Decke befeſtigt iſt, ſodaß er allen Bewegungen des Schiffes nachgeben kann. Der eine iſt viereckig, wie ein Anrichtebrett mit Leiſten umrandet und ſo groß, daß mehrere Schüſſeln und Teller darauf ſtehen können; der andere iſt kreisrund von etwa 60 cm Durchmeſſer und hat die Form einer Trommel, in deren obern Boden Löcher für zwei Flaſchen und mehrere Gläſer eingeſchnitten ſind. Dieſe Schlingertiſche werden nur auf See aufgehängt und ſind im Hafen anderweit verpackt. Der größere viereckige dient dem Diener während der Mahlzeiten zum Abſetzen der Teller und Schüſſeln und trägt, wenn nothwendig, nachts einen Imbiß, damit der Commandant ſich bei ſeinem häufigen Nachtdienſt ſelbſt bedienen kann, ohne jedesmal den Diener aus dem Bette klingeln zu müſſen. Meiſt kommen dieſe Erfriſchungen auch dem Navigationsoffizier zugute, der dem Commandanten des Nachts immer zur Seite ſteht. Auch der Wachoffizier pflegt bei ſchlechtem Wetter nicht vergeſſen zu werden und nimmt einem alten Herkommen gemäß die ihm vom Commandanten zugeſchickte Erfriſchung gern an.

Dieſe beiden in der Vorkajüte abgeſonderten Wohnräume, wie

man ſie wol nennen kann, tragen deshalb viel zur Behaglichkeit des Commandanten bei, weil er hier bei ſeitlichem Winde immer auf der einen oder andern Seite einen kühlen angenehmen Sitzplatz findet, während das Arbeitszimmer, deſſen großes Fenſter in der Hinterwand liegt, in den Tropen nur dann angenehm iſt, wenn der Wind von hinten kommt.

Das Arbeitszimmer iſt mit einem Schreibtiſch, einem Bücherſchrank, einer Kommode und den erforderlichen Stühlen ausgeſtattet.

Die Schlafkammer enthält ein gutes Bett, einen Kleiderſchrank, Waſchtiſch und eine Kommode. Ueber dem Bett hängt ein Kompaß, deſſen Boden aus einer Glasſcheibe beſteht, durch welche die Roſe ſichtbar iſt, ſodaß der Commandant auch von ſeinem Lager aus ſich überzeugen kann, welchen Curs das Schiff verfolgt.

Mit der Badekammer in Verbindung ſteht noch ein nothwendiger beſonderer Raum.

Die Fenſter und Thüren zwiſchen den verſchiedenen Räumen ſind mit ſchweren Vorhängen verſehen, die Fußböden mit guten Teppichen belegt und die Tiſche haben Decken. Die Seitenwände ſind entweder mit dunkelm polirten Holz getäfelt oder haben, ebenſo wie die obere Decke, einen hellen, etwas abgetönten Farbenanſtrich, der durch Vergoldung oder Goldleiſten einen ziemlich reichen Anblick gewährt. Zwei Spiegel gibt noch der Staat; Bilder und ſonſtigen Schmuck muß der Commandant ſich aber aus eigenen Mitteln beſchaffen. Für die Teppiche und Polſtermöbel ſind auch noch leinene Bezüge vorhanden, welche übergedeckt werden, ſobald das Schiff Kohlen nimmt oder anhaltendes Regenwetter durchzumachen hat. In dieſer Beziehung iſt ein Kriegsſchiff mit ſeinen dunkelfarbigen gediegenen Stoffen vornehmer, als die überreich ausgeputzten Paſſagierdampfer, deren ſilbergraue, himmelblaue oder apfelgrüne Seidendamaſtmöbel ſtets in Leinwandbezügen ſtecken, ſolange Fahrgäſte an Bord ſind, und ſich nur den Beſuchern im Hafen in ihrem ganzen Staat zeigen, um dieſe zu blenden. Zweckmäßigere und weniger blendende Möbelſtoffe, die den zahlenden Fahrgäſten auf den Paſſagierdampfern aber auch wirklich zugute kämen, wären dieſen zu gönnen.

Daß der Commandant in der Vorkajüte und bei ſeinem Bett je zwei Schellenzüge, einen für den Poſten vor ſeiner Thür und einen für ſeinen Diener, ſowie einen weitern über ſeinem Schreibtiſch für den Poſten hat, kann eigentlich als ſelbſtverſtändlich angeſehen werden, da er zu jeder Zeit dieſer Leute bedarf, wie er auch durch ein von

Digitized by Google

seinem Bett ausgehendes Sprachrohr, das auf der Commandobrücke mündet, in unmittelbaren Verkehr mit dem Wachoffizier treten kann.

Heute bietet nun die Vorkajüte mit der reichgedeckten Tafel ein etwas anderes Bild. Der Tisch mit seinem Aufputz gibt dem Raum ein festliches Gepräge. Auf blendendem Damasttuch sehen wir feines Porzellan, schönes Krystallglas und blinkendes Silber. Die Fruchtschalen, gefüllt mit Orangen, gelben Bananen und rothbäckigen Aepfeln, ersetzen die fehlenden Blumen; kleine Schalen mit eingemachten Früchten, mit Ingwer und Oliven, sowie Krystallflaschen mit weißem und rothem Tischwein vervollständigen den Schmuck der Tafel, welche von bläulichem Duft umhaucht wird, hervorgebracht durch eine blaue Flagge, die über das Oberlicht gebreitet ist, um die Sonnenstrahlen abzuhalten.

Pünktlich zu der erbetenen Zeit erscheinen die Gäste, welche von dem Commandanten in seinem Arbeitszimmer empfangen werden. Die Herren kommen natürlich der Einfachheit halber zusammen und betreten, wie das nicht anders sein kann, der Rangordnung nach die Kajüte, weil der Jüngere selbstverständlich dem Aeltern den Vortritt läßt. Sie sind im Ueberrock, welchen Anzug man heutigentags für derartige kleine Festlichkeiten angenommen hat, während man früher dazu Epaulettes anlegte.

Da man sich nichts Neues zu erzählen weiß, wird nur eine kurze Anstandspause gemacht und bald zu Tische gegangen. In dem größern Raum sitzt man doch luftiger und kann sich auch während des Essens angenehmer unterhalten. Eine frische Brise streicht durch die geöffneten einander gegenüberliegenden Fenster über den Tisch und die Menschen; das ebenfalls durch die Fenster hereindringende dumpfe Rauschen des Wassers hört sich gar köstlich an und von der Batterie aus erklingen die schmetternden Weisen der Schiffskapelle zur Tafel.

Der Speisezettel entspricht ungefähr dem am Lande bei solchen Gelegenheiten gewohnten, wenn man auch den Schiffsverhältnissen einige Rechnung tragen muß und nicht gar zu hohe Ansprüche an die in Blechbüchse eingemachte Gänseleberpastete und die in gleicher Weise eingemachte, etwas weiche Butter stellen, noch erwarten darf, einen besonders edlen Wildbraten zu erhalten. Die ebenfalls in Blechbüchsen conservirten Fleischspeisen schmecken alle gleich, mögen sie nun vom Hirsch, Reh, Hasen, Rind, Kalb, Hammel, von der Gans oder dem Truthahn stammen, und der Seeoffizier verzichtet gern auf deren Genuß, wenn er dafür ein gutes Stück geräucherten Schinken oder auch nur gutes Pökelfleisch erhalten kann. Das einzige präservirte

Digitized by

Fleisch, welches seinen Geschmack einigermaßen bewahrt und daher gern gegessen wird, ist das des Krammetsvogels. So muß man auf dem Schiffe schon zufrieden sein, wenn man auf hoher See einen sonst ganz gewöhnlichen, aber frischen Schweinsbraten erhält, welcher heute die letzte und Hauptschüssel bildet. Wollen wir alles wissen, was es heute zu essen und zu trinken gibt, dann ist dies schnell zusammengestellt: Eingemachte Ochsenschwanzsuppe mit Sherry und Madeira. — Hühnerfricassée. — Bonito mit feinem Rheinwein. — Spargel und grüne Erbsen mit feinem Bordeauxwein. — Gänseleberpastete. — Schweinsrücken mit eingemachten Früchten und französischem Champagner. — Malteser-Reis. — Früchte, Rosinen und Mandeln mit Portwein. — Butter und Käse.

Der Kaffee wird in dem Arbeitszimmer eingenommen, wonach die Herren Gäste sich wieder empfehlen, um eine Viertelstunde später dem Commandanten bei der Abendmusterung wieder in streng dienstlicher Haltung gegenüberzustehen.

Nach Ablauf von zehn Tagen seit der Abreise von Fernando do Noronha sind wir der brasilianischen Küste und auch Rio de Janeiro so nahe gerückt, daß wir darauf rechnen können, am darauffolgenden Tage in dem genannten Hafen einzutreffen, und da der Commandant zur Einhaltung seines Reiseprogramms auf alle Fälle am morgigen Sonntag dort ankommen will, so läßt er, da der Wind ganz abflaut, Dampf in der Maschine machen.

Digitized by Google

6. An der Küste.

Das Land hätte bei dem klaren Wetter heute Morgen eigentlich schon sichtbar sein müssen, da wir nach unserm Besteck nur ungefähr vierzig Seemeilen von der Küste, und funfzig von den etwas weiter im Innern liegenden, nahezu 1000 m hohen Bergen entfernt sind. Sollten unsere Chronometer doch etwa einen unregelmäßigen Gang haben? Bisjetzt stimmt die mit ihrer Hülfe gefundene Stromversetzung genau mit derjenigen überein, wie sie sein soll. Die große äquatoriale Strömung nimmt auf der südlichen Halbkugel in der Nähe der brasilianischen Küste ja eine südwestliche, auf etwa 20° Südbreite eine südliche und von 25° Breite ab allmählich eine östliche Richtung an. Wir hatten nun in den letzten Tagen den südwestlichen Strom, und gestern Mittag wurde derselbe für die vorhergegangenen 24 Stunden südlich, etwas mit nach Osten setzend gefunden. Wenn der Strom seit gestern aus unbestimmbaren Ursachen noch östlicher geworden sein sollte, dann müssen wir allerdings von der Küste weiter ab sein, als wir annehmen. Der Commandant läßt daher, um Gewißheit zu erhalten, das große Tiefloth bereit machen, weil ziemlich parallel mit der Küste laufend, sich von dieser eine große funfzig bis sechzig Seemeilen breite Bank mit einer zwischen 30 und 120 m schwankenden Wassertiefe erstreckt, deren äußere Grenze so steil abfällt, daß die Wassertiefe dort gleich von 60 beziehungsweise 120 auf 2000 m steigt. Ein Lothwurf muß also zweifellos ergeben, ob das Schiff sich schon auf der Bank befindet oder noch nicht.

In Fällen, wo die Wassertiefen so große Abweichungen zeigen, ist das Loth von außerordentlichem Werth. Das Gleiche gilt von solchen Gewässern, in denen der Meeresboden in abgegrenzten Gebieten aus stark voneinander abweichenden Stoffen besteht und diese durch sorgsame Vermessungen genau festgestellt und in der Karte an den

Digitized by Google

betreffenden Stellen verzeichnet ſind. So kann man in der Nordſee durch einen Lothwurf ziemlich ſicher feſtſtellen, wo man ſich befindet. In dieſem Waſſerbecken beſteht der ganze Meeresboden aus ſolch genau abgegrenzten Gebieten, in denen die obere Schicht des Bodens immer aus einer andern Maſſe zuſammengeſetzt iſt und zwar aus Mud (zäher Schlamm), Mud und kleinen Muſchelſcherben, feinem weißen Sand, feinem ſchwarzen Sand, grobem Sand, grauem Sand, weißem Sand mit kleinen ſchwarzen Steinchen, demſelben mit rothen Steinchen, Sand mit Muſchelſcherben und wol noch anderer. Da nun das Loth ſo eingerichtet iſt, daß es eine Grundprobe mit heraufbringt, ſo kann man, weil innerhalb der Grenzen eines jeden einzelnen Gebiets die Waſſertiefen voneinander abweichen, mit der Grundprobe und der gefundenen Waſſertiefe auf der Karte diejenige Stelle ſuchen, wo beide Angaben hineinpaſſen, und hat dann auf einige Seemeilen genau den Standort des Schiffs. All dieſe Angaben, dieſe Vermeſſungen verdanken wir aber vorzugsweiſe der Thätigkeit der Kriegsſchiffe aller Nationen, und dieſes beſonders hervorzuheben, halte ich für meine Pflicht Denen gegenüber, welche von dem Nutzen der Kriegsſchiffe gering denken. Es iſt zwar richtig, daß die erſten Nachrichten von neu entdeckten Untiefen und Klippen, von abſonderlichen Meeresſtrömungen und Windverhältniſſen in der Regel von Kauffahrern herſtammen, die in ſo großen Maſſen alle Meere durchqueren; aber dieſe Schiffe haben weder die Hülfsmittel, die durchaus genaue Ortsbeſtimmung der gefundenen Gefahren zu machen, noch haben ſie die nothwendigen Menſchenkräfte und die erforderlichen Boote, um die Umgebung derartiger Untiefen abzulothen und das ganze Gebiet zu vermeſſen, und wenn ſie auch alles dazu Erforderliche hätten, dann würde ihnen die Zeit für die Arbeit fehlen, denn Zeit iſt Geld. Sie begnügen ſich daher damit, das von ihnen Geſehene ihrer Regierung zu melden, welche dann Kriegsſchiffe ausſchickt, die oft monatelang ſuchen, ehe ſie die durch ungenaue Beobachtung örtlich nur zweifelhaft feſtgelegte Seegefahr finden, um nunmehr eine Karte von dem unterſeeiſchen Gebiet zu entwerfen, wodurch die urſprünglich für eine Gefahr gehaltenen Verhältniſſe oft zu einem Segen für die Schiffahrt werden. Denn wenn z. B. die Vermeſſung ergibt, daß an der Stelle, wo ein Schiff entfärbtes Waſſer geſehen hat, die Waſſertiefe noch genügend groß für das größte Schiff iſt, dann werden die Seefahrer, wenn ſie in der Nähe dieſes Punktes vorbeikommen, ihn anſteuern und anlothen, um nach dieſem, von dem Kriegsſchiff geographiſch genau feſtgelegten Platz

ihre Chronometer zu corrigiren. Dieſe Thätigkeit der Kriegsſchiffe iſt auch heute noch nicht erloſchen, weil wir noch keine vollſtändige Kenntniß aller Meere beſitzen. In dieſem ungeheuern Gebiet finden ſich noch immer Stellen, welche zum Nutzen der Schiffahrt vermeſſen werden müſſen. Wo ſich auf der Karte eine blanke Stelle zeigt, wird jedes Kriegsſchiff, wenn es dieſelbe berührt, verſuchen ſie mit Zahlen auszufüllen, ſofern die Verhältniſſe es irgendwie geſtatten. Für die praktiſche Seefahrt genügt es dann, daß es bei großen Tiefen die Angabe von erfolgloſem Lothen macht, z. B. $\dot{\overline{130}}$. Daſſelbe bedeutet auf engliſchen Karten, daß der Lother mit 130 Faden (der Faden zu 6 Fuß engliſch gerechnet); auf deutſchen, daß er auf 130 m keinen Grund gefunden hat.

Mit dem Lothen verhält es ſich übrigens ähnlich wie mit dem Ankern, es iſt auch nicht ſo leicht, wie es dem Unkundigen erſcheinen mag. Man kann das Loth ebenſo wenig einfach in das Waſſer hinunterwerfen, wie den Anker; das Lothen iſt eine Kunſt, die wohl gelernt ſein will.

Wir unterſcheiden zweierlei Lothe, das Handloth und das große oder Tiefloth. Das erſtere wird von Schiffen, die in Fahrt ſind, auf Tiefen bis zu 30 m angewendet; über dieſe hinaus muß man zu dem großen Loth greifen, wenn man genaue Zahlen haben will. Das Handloth kommt in zwei, das Tiefloth in drei Größen vor. Wir haben Handlothe von 6 und $4^1/_2$, Tieflothe von 30, 20 und 12 kg Gewicht.

Das ſchwere Handloth wird bei ſchnellerer Fahrt des Schiffs, das leichte bei langſamer Fahrt, im Hafen, in den Booten und zu Uebungszwecken in Verwendung genommen.

Für die Wahl eines ſchwerern oder leichtern Tiefloths iſt die wahrſcheinliche Waſſertiefe und auch die Geſchwindigkeit des Schiffs maßgebend.

Das Handloth wird von zwei Leuten, dem eigentlichen Lother und einem zweiten Mann, welcher das geworfene Loth wieder einholt, bedient; für das große Loth ſind je nach der Geſchwindigkeit des Schiffs, 30 bis 60 Mann erforderlich. Man hat ſeit einigen Jahren für die größern Waſſertiefen allerdings auch ein Patentloth, welches nur von 4 bis 5 Mann bedient wird; doch zur Zeit unſerer Fahrt war es noch nicht erfunden, wir werden es aber auch noch kennen lernen.

Die vorſtehenden Angaben erfordern nun wol eine Erklärung dafür, warum das Lothen eine Kunſt iſt und worin dieſelbe beſteht.

Digitized by Google

Im Hafen, von dem festliegenden Schiff aus, bedarf es allerdings nur einer einfachen Handleistung; auf einem Schiff, das sich in Fahrt befindet, erfordert es aber viel Kunstfertigkeit und zwar deshalb, weil man die Wassertiefe nur an einer senkrecht nach unten zeigenden Leine ablesen kann, und die Schiffe zum Lothen nicht jedesmal ihre Fahrt hemmen können, wie dies bei den zu wissenschaftlichen Zwecken auf sehr große Tiefen vorzunehmenden Lothungen geschieht. Das Loth muß daher so weit nach vorn geworfen werden, daß das Blei den Grund erreicht, ehe der dasselbe werfende Mann senkrecht über der betreffenden Bodenstelle des Meeres ankommt, damit er rechtzeitig die Leine straff anziehen und in dem entsprechenden Augenblick an den auf der Leine angebrachten Marken die richtige Tiefe erkennen kann. Dieses gilt vorzugsweise für das Handloth, welches bei geringern Wassertiefen, wo es zur Verwendung kommt, Zug um Zug geworfen werden muß, damit der Commandant sofort jede Aenderung in der Tiefe erfährt; hier kann eine besondere Vorrichtung zur Erlangung einer richtigen Tiefenangabe, wie sie bei dem großen Loth möglich ist, nicht zur Anwendung kommen.

Lothblei.

Betrachten wir nun zuerst das Handloth. Dasselbe besteht aus dem Bleigewicht und der Leine. Das Blei hat die Gestalt eines schlanken, achteckigen, oben abgeplatteten Conus, dessen oberer Theil in einen starken Ring ausläuft; die Leine ist aus dem vorzüglichsten Material hergestellt, damit sie bei möglichst geringer Dicke die größte Haltbarkeit hat. Auch ist die Anfertigungsart der Leine eine besonders künstliche, um zu vermeiden, daß sie sich im nassen Zustand in Kringel zusammenzieht. Das Lothblei kommt, wie wir schon gehört haben, in zwei Gewichten vor; die Lothleine in zwei verschiedenen Längen und zwar zu 90 und 50 m. Die kürzere wird bei geringern Wassertiefen und geringer Fahrgeschwindigkeit des Schiffs in Gebrauch genommen, die längere bei größern und allerdings auch bei geringen Tiefen, wenn das Schiff mit großer Geschwindigkeit fährt. Wir haben aber auch gehört, daß das Handloth überhaupt nur bis zu Tiefen von 30 m Verwendung findet, wonach die kürzere Leine von 50 m eigentlich für alle Zwecke ausreichen und ihrer größern Handlichkeit wegen auch nur allein benutzt werden müßte. Die Erklärung dafür, daß dem doch

Digitized by Google

nicht so ist, finden wir gleich. Nehmen wir für das Schiff eine Geschwindigkeit von 10 Knoten, das sind 5 m in einer Secunde und für die Wassertiefe 20 m an, dann müßte das Blei, wenn es im Wasser keinen Widerstand fände, nach dem Fallgesetz etwa 20 m weit voraus geworfen werden, um nach Ablauf von 3 Secunden 5 m vor dem Standort des Lothwerfers den Grund berühren und diesem so die Möglichkeit geben zu können, die Leine rechtzeitig straff anzuziehen. Mit dem Fallgesetz können wir aber nicht rechnen, sondern müssen ganz andere Werthe berücksichtigen. Die Dichtigkeit des Wassers, die Reibung des Bleis und namentlich die der Leine im Wasser hemmen zusammen den Fall gewiß so viel, daß man die dreifache Zeit, also bei einer Tiefe von 20 m neun Secunden in Ansatz bringen kann. In neun Secunden legt aber das Schiff 45 m zurück, wonach das Blei mindestens 50 m vor dem Standort des Lothers in das Wasser eintreten müßte, um 5 m vor ihm zum Grund zu kommen. Hierfür müßten wir also 50 m Leine und noch etwa 30 m mehr haben, die nachgeworfen werden müssen, damit das senkrecht nach unten fallende Loth nicht zurückgerissen wird, wodurch es überhaupt daran verhindert werden würde, rechtzeitig bis auf den Grund zu kommen. 50 m weit kann nun überhaupt kein Mann werfen, die äußerste Grenze wird 30 bis 40 m betragen, und daraus sehen wir, daß der Gebrauch des Handloths bei einer Geschwindigkeit von 10 Knoten und 20 m Wassertiefe überhaupt ausgeschlossen ist und man je nach Umständen entweder zu dem Tiefloth greifen oder die Fahrt des Schiffs verringern muß.

Wie macht man es nun möglich, das Lothblei aus freier Hand 40 oder auch nur 30 m weit zu werfen? Eine Beschreibung der zum Lothen erforderlichen Einrichtungen und der Art des Werfens wird uns die Frage am schnellsten beantworten.

An jeder Außenseite des Schiffs, möglichst weit nach hinten, möglichst hoch und nach außen vorspringend, in der Nähe der Commandobrücke unter den Augen des Commandanten, beziehungsweise des Wachoffiziers, befindet sich eine Einrichtung, welche zwei Leuten gerade genügenden Raum zum Stehen bietet. Nach hinten und vorn ist diese Lothbank, wie wir die Einrichtung benennen wollen, mit einem Gitter versehen; nach außen hin wird sie durch den Lothgurt (der Seemann sagt Lothbrook) und die Lothschürze geschlossen. Der Gurt ist aus starkem Tauwerk geflochten, etwa 20 cm breit und wird so befestigt, daß der Lothgast, wenn er sich mit seinem Leib dagegen lehnt, vielleicht 20° vornüber geneigt steht. Ihm zur Seite und etwas hinter ihm

Digitized by

ſteht der zweite Mann, welcher die Lothleine in Ordnung hält und ſie nach dem Wurf wieder einholt, damit der Lothgaſt nicht ſeine Kräfte durch dieſe Arbeit verbraucht. Von dem Gurt nach unten bis zur Bank iſt die Lothſchürze befeſtigt, ein ſtarkes, gut geöltes Stück Segeltuch, das ſowol Schutz gegen Ueberbordfallen, als auch gegen das von der Leine abtropfende Waſſer gewährt.

So ſtehend, hat der Lothgaſt die Leine mittels eines in derſelben befeſtigten kleinen Holzknebels in der Hand, und dieſer Knebel iſt der Höhe des Standorts angepaßt ſo angebracht, daß das Blei eben frei von der Waſſerfläche bleibt, weil der Lother einen möglichſt langen Pendel haben muß. Er läßt nun das Blei erſt langſam, dann immer ſtärker hin- und herpendeln, und wenn er glaubt, genügenden Schwung zu haben, wirft er es von vorn nach hinten in die Höhe, ſodaß es einen Kreis beſchreibt, gibt ihm immer größere Geſchwindigkeit, vermehrt dieſelbe noch durch Beugen und Strecken ſeiner Knie und läßt, wenn er genügende Flugkraft für das Blei zu haben glaubt, den Knebel los, worauf das Loth mit raſender Geſchwindigkeit nach vorn fliegt und die ihm nachgeworfene, durch die Hand des Lothgaſtes laufende Leine mitzieht.

Zu dieſer Arbeit gehören nicht nur Körperkräfte, ſondern ſie verlangt auch den Muth, das Blei im richtigen Augenblick über ſeinen Kopf ſchwingen zu laſſen; die Kenntniß des richtigen Augenblicks, wo es losgelaſſen werden muß; und große Geſchicklichkeit, daſſelbe ſo zu leiten, daß es fliegend nirgends anſtößt, ſeinen Weg frei von der Schiffsſeite nimmt und weder hinter Anker oder ein Geſchützrohr, noch auf das Schiff ſelbſt fällt und hier Menſchen todt ſchlägt. Ich habe allerdings noch keinen Mann durch ein Loth tödten ſehen, bin aber doch Zeuge von lebensgefährlichen Verwundungen geweſen. Den ſchwierigſten Stand hat der an der Backbordſeite ſtationirte Lothgaſt, weil dieſer das Blei mit der linken Hand werfen muß.

Hiermit iſt die Thätigkeit des Mannes aber noch nicht erſchöpft, ſondern er muß auch ein ſicheres Auge haben und faſt blitzſchnell feſtſtellen, wieviel Leine ihm durch die Hand gelaufen iſt, und wieviel er wieder bei dem Achterraustreiben des Loths einholt. Die Leine iſt hierzu von 2 zu 2 m gemarkt und zwar in folgender Weiſe: ein ſchwarzer Lappen aus Flaggentuch bedeutet 2 m, ein weißer 4, ein rother 6, ein gelber 8 und ein Lederſtreifen mit einem Loch 10 m; der nach dem Lederſtreifen kommende ſchwarze Lappen bedeutet wieder 12, der weiße 14, der rothe 16, der gelbe 18 und ein Lederſtreifen

Digitized by Google

mit 2 Löchern 20 m, und ſo geht es weiter bis zum Ende der Leine. Für die erſten 4 m ſind indeß keine Lappen angebracht, weil die Schiffe doch ſtets einen größern Tiefgang haben, auch auf 3, 4 oder 5 m Entfernung von dem Blei, je nach der Höhe des Schiffs, der früher genannte Knebel eingebunden iſt. Der Lothgaſt nimmt nun zum Lothen in diejenige Hand, welche nicht das Blei wirft, in kleinen Buchten ſo viel Meter Leine, als ſeine Wurfweite beträgt, und läßt während des Fluges des Bleis eine Bucht nach der andern los, ſodaß er bei der letzten genau weiß, wieviel Leine außerhalb des Schiffs iſt, und er erſt von dieſem Augenblick an nöthig hat, die weiter auslaufende Leine zu der übrigen hinzuzurechnen, ſodaß er von der zuletzt erhaltenen Zahl dasjenige wieder abrechnen muß, was er einholt, nachdem das Loth aufgehört hat, Leine nachzuziehen. Von dieſem Zeitpunkt an muß er aber flink ſein, weil ſehr viel mehr Leine außerhalb des Schiffs iſt, als die Waſſertiefe beträgt, und das Loth bei großer Fahrt des Schiffs, dieſer entſprechend, ſchnell zu ihm hintreibt; er aber die Leine ſchon geſpannt in der Hand halten muß, ehe ſich das Blei unter ihm befindet, weil er in dieſem Augenblick das Loth einmal heben und wieder fallen laſſen muß, um nach dem Gefühl feſtzuſtellen, daß das Blei auch wirklich auf dem Meeresboden iſt. Hat er hiervon die ſichere Ueberzeugung gewonnen, dann muß er aber auch ſchon die gefundene Tiefe mit einer Zahl laut ausrufen, damit der Commandant oder Wachoffizier ſie erfährt und der Lothgaſt an der andern Seite nun ſeinerſeits das Loth werfen kann, damit das Meſſen der Meerestiefe ununterbrochen bleibt. Dieſer Ruf lautet beiſpielsweiſe: „Gerade 16! Ein halb über 10! Funfzehn keinen Grund! dies letztere wenn der Mann bei der Zahlenmarke, welche in dem Waſſerſpiegel liegt, keinen Grund mit dem Blei gefühlt hat. Die Farben der Markenläppchen ſind ſo gewählt, daß man ſie auch noch bei Dämmerung und in heller Nacht erkennen kann, wie auch die Löcher in den dicken Ledermarken groß genug ſind, um leicht durch das Gefühl feſtgeſtellt werden zu können. Wenn auch jeder Matroſe und Cadett im Lothen ausgebildet wird, der letztere, um als Offizier zu wiſſen, was er von einem guten Lothgaſten verlangen darf, ſo liegt es auf der Hand, daß gute Lother, welche nicht nur die erforderlichen körperlichen, ſondern auch die geiſtigen Fähigkeiten haben, nur ſelten ſind. Und dieſe haben dann den zweifelhaften Vorzug, in ſchwierigen Lagen faſt übermenſchlich angeſtrengt zu werden, weil man dann nur ihnen das Loth anvertrauen kann.

Das große Loth weicht, namentlich in der Art seines Gebrauchs, wesentlich von dem Handloth ab. Es besteht auch aus dem Blei und der Leine. Das Blei hat dieselbe Form wie bei dem Handloth, nur ist das untere Ende stärker und schwerer gehalten, damit der Fuß des Conus stets zuerst auf den Grund aufstoßen muß. Derselbe ist etwas ausgehöhlt und in diese Höhlung wird das Lothtalg fest eingedrückt, mit welchem man die Grundprobe erhält. Sobald das Loth mit großer Gewalt auf den Grund stößt, werden die Muschelscherben, Korallen, Steinchen, der Sand oder Mud in das Talg hineingepreßt und bleiben, weil das Talgfett das Wasser abstößt, dort haften; bringt das Talg aber nichts mit herauf, dann zeigt es sicher Eindrücke von felsigem Grund, einer Steinfläche oder Austernbank, in welchem Fall dann auch noch blanke Stellen an dem Blei zeigen, daß kleine Späne von dem Metall durch den harten Aufstoß abgerissen worden sind. Die Leinen für dieses Loth, welche einen Durchmesser von nahezu $1^1/_2$ cm haben, werden auch in 2 Größen mitgeführt, zu 500 und 250 m Länge; will man das Loth auf größere Tiefen werfen, dann muß man, wenn sich auf dem Schiff nicht ein besonderer Apparat für Tiefseelothungen befindet, mehrere Leinen zusammenbinden. Diese Leinen sind anders gemarkt wie die der Handlothe, denn da hier jeder Lothwurf etwa eine halbe Stunde Zeit beansprucht, so hat man bei ihrem Einholen genügende Muße, die richtige Tiefe abzulesen. Die Eintheilung dieser Leinen erfolgt von 5 zu 5 Meter und zwar ist jede 10 Meterlänge mit einem Stück dickem Bindfaden, das mit einer der Zehnerzahl entsprechenden Anzahl Knoten versehen ist, gezeichnet, während die Mitte jeder 10 Meterlänge immer durch einen Lederstreifen gemarkt ist; also 5 m ein Lederstreifen, 10 m Bindfaden mit einem Knoten, 15 m Lederstreifen, 20 m Bindfaden mit 2 Knoten, 105 m Lederstreifen, 110 m Bindfaden mit 11 Knoten. Die einzelnen Knoten müssen so dick und so weit von einander entfernt sein, daß man sie in dunkler Nacht bequem abfühlen und so zählen kann. Das große Loth kann natürlich nicht wie das kleine mit der Hand geworfen werden, sondern wird auf besondere Art bedient. Hinten auf dem Achterdeck steht eine Bütte (Lothbalje), welche die Leine aufnimmt und im Boden Löcher hat, damit das von der Leine abtropfende Wasser ablaufen kann. Das Blei ist mit der Leine nicht verbunden, sondern liegt für sich. Soll gelothet werden, dann zeigt ein Mann dem Wachoffizier oder Navigationsoffizier, je nachdem der eine oder andere das Lothen leitet, das Blei, damit sich dieser davon überzeugt,

Digitized by Google

daß das Talg für die Grundprobe gut eingepreßt iſt. Danach bringt er es ganz nach vorn auf die Back, während andere Leute das untere Ende der Leine an der Außenſeite des Schiffs, frei von allen vorſtehenden Gegenſtänden, ebenfalls nach vorn bringen und ſo viel Leine nachholen, wie angeordnet iſt. Bei nicht zu großen Tiefen und langſamer Fahrt wird dies weniger, im andern Fall mehr ſein. Vorn wird die Leine dann mit dem Loth verbunden, ein Unteroffizier ſieht an der Außenwand noch einmal nach, daß die Leine klar fährt, und meldet dann nach hinten: Klar vorn! Sofern die Verhältniſſe es geſtatten, die Fahrt des Schiffs ohne große Mühe zu verringern, geſchieht dieſes und der Offizier commandirt, ſobald er den richtigen Zeitpunkt gekommen glaubt: Wirf!, worauf das Blei von einem Mann mit beiden Händen in das Meer geworfen wird, der gleichzeitig „Nimm wahr achtern!“ ruft. Ein Unteroffizier ſteht hinten an der Leine bereit und gibt den auf dem Deck bei der Leine ſtehenden Leuten Anweiſung, ob und wie ſchnell ſie dieſelbe einholen ſollen. Sowie das Loth bei ihm angekommen iſt, hebt er das Blei vermittelſt der Leine, ähnlich wie es bei dem Handloth geſchieht, mit beiden Händen etwas auf und läßt es wieder fallen, um die Probe zu machen, daß es auch wirklich auf dem Grund iſt. Dann ruft er: „Grund“, und danach „Hol ein“, worauf die Leute anziehen und nun Leine und Blei wieder in das Schiff holen. Früher war dieſes Lothen auf unſern Kriegsſchiffen ebenſo, wie es noch auf den Kauffahrern üblich iſt, mit etwas Poeſie umwoben, denn der Mann, welcher das Loth warf, ſang vorher in gutem Platt einige Strophen:

„Kabeljau und Flundern, wahrt euch da untern;
Es kommt das große Loth und ſchlägt euch alle todt“,

und gleich hinterher mit noch mehr erhobener Stimme und kurz herausgeſtoßen, gewiſſermaßen im Befehlston: „Nimm wahr achtern!“

Dieſe einfache Art, das große Loth zu werfen, iſt aber nur in ganz beſtimmten Fällen anwendbar, ſo z. B., wenn man auf hoher See unvermuthet entfärbtes Waſſer ſieht und das Loth nur ein einziges mal geworfen werden ſoll. Will man indeß mit Hülfe des Loths eine Küſte anſteuern, wozu es alle Stunden oder noch öfter geworfen werden muß, dann kann man nicht jedesmal die Fahrt des Schiffs hemmen, weil dadurch zu viel Zeit verloren gehen und es auch unmöglich werden würde, ein genaues Beſteck zu führen. Man hat nun, um bei großer Fahrt des Schiffs lothen zu können, einen eben ſo einfachen wie

ſinnreichen Apparat, nämlich den Lothſack. Es iſt dies ein aus gutem Segeltuch genähter dreieckiger Sack, welcher an einer Ecke nur eine kleine mit einem Holzſtöpſel verſchließbare Oeffnung hat, durch die er zu einem Luftkiſſen aufgeblaſen werden kann, ſobald das Segeltuch durch längeres Liegen im Waſſer luftdicht geworden iſt. An einer andern Ecke befindet ſich ein 25 cm langes Stück Holz mit einer Einrichtung, daß die Lothleine in daſſelbe eingelegt werden kann und durch eine ſtarke Meſſingfeder feſt gegen das Holz gepreßt wird. Der Lothſack hat aber wieder im Waſſer genügenden Auftrieb, um den Druck der Feder überwinden und an der Leine entlang nach oben gleiten zu können, und zwar iſt dieſer Auftrieb ſo groß, daß der Sack während des Fallens des Bleis gewöhnlich mit ſeiner obern Seite in der Waſſerfläche abſchneidet, mit ſeinem größern Theil aber ſofort über das Waſſer ſpringt, ſobald das Blei den Grund berührt hat. Man wird dem Loth alſo ſo lange Leine nachwerfen, bis das letztere geſchieht, und ſie dann feſthalten, um das Loth wieder einzuholen. Eine natürliche Folge des Feſthaltens iſt, daß der Sack, ſobald die Leine erſt ſtraff geſpannt iſt, durch das Waſſer geſchleift, mithin nach dem Blei hin umgebrochen wird, wodurch die Feder an dem Holz ſo feſt gegen die Leine drückt, daß der Sack bei der richtigen Tiefenangabe hängen bleibt und man dieſe, ſobald der Sack erſt auf dem Schiff wieder angelangt iſt, auch ableſen kann. Um mit dem Lothſack die genaue Tiefe meſſen zu können, iſt es natürlich nothwendig, ihn vor dem Werfen näher dem Blei zu befeſtigen, als die Waſſertiefe betragen kann, ſodaß jenes unter allen Umſtänden die Leine durch die Feder hindurchziehen muß. Bei dunkler Nacht kann man, wenn der Sack nicht zu ſehen ſein ſollte, den Zeitpunkt, wo das Blei den Grund berührt, in der Regel daran feſtſtellen, daß die Leine dann anfängt, langſamer aus dem Schiff zu laufen.

Iſt das Blei wieder an Bord, dann wird zunächſt nachgeſehen, ob das Talg auch eine Grundprobe mitgebracht hat, weil nur eine ſolche die Gewißheit gibt, daß das Blei auch auf dem Meeresboden war. Danach wird daſſelbe zu dem Commandanten getragen, damit dieſer ſelbſt ſich von dem Befund überzeugen kann. Nun wird die oberſte Schicht des Talgs mit der Grundprobe ſauber abgeſchnitten, auf einen Bogen Papier gelegt, mit Datum, Tageszeit und Tiefenangabe verſehen und, nachdem dies geſchehen, werden die gefundenen Werthe erſt mit den in der Karte enthaltenen Angaben verglichen. Die nächſten Grundproben reihen ſich der erſten an und alle

Digitized by Google

werden vorläufig, bis der Ort des Schiffs ſicher feſtgeſtellt iſt, aufgehoben.

Befindet ſich das Schiff in der Nähe der Küſte und iſt die Möglichkeit vorhanden, daß daſſelbe den Grund berühren oder ſonſt zu Schaden kommen kann, dann werden die Grundproben ſo lange aufgehoben, bis keine Gefahr mehr vorliegt, weil dieſe Proben mit den zugehörigen Zahlenangaben in dem Fall, daß das Schiff zu Schaden gekommen ſein ſollte, ein weſentliches Hülfsmittel dazu bieten, feſtzuſtellen, ob und in wieweit den Commandanten eine Schuld an dem Unfall trifft. Die Proben werden dann mit den Berichten und Zeugenvernehmungen nach Hauſe geſchickt und befähigen häufig erſt die Richter, zu einem klaren Urtheil über die Schuldfrage zu kommen.

Wir wollen nun noch kurz das neueſte, nach ſeinem Erfinder benannte Thompſon'ſche Patentloth betrachten. Daſſelbe beſteht aus dem Blei, welches ähnlich wie das des großen Loths geformt iſt, aber an einer Seite noch eine Meſſinghülſe hat, in die eine feine Glasröhre eingelegt wird. Die Lothleine iſt durch einen dünnen, ſehr biegſamen Draht erſetzt, welcher um eine drehbare Trommel gewickelt iſt, die wieder Kurbeln hat, um das Loth nach dem Wurf aufholen zu können. Die Tiefe ergiebt die Glasröhre, welche unten offen, oben geſchloſſen und innen mit einem rothen Farbſtoff verſehen iſt, der ſich bei der Berührung mit Seewaſſer ſofort zerſetzt und verſchwindet. Die ganze Einrichtung beruht auf der Verdichtungsfähigkeit der in der Glasröhre befindlichen Luft. Je tiefer das Blei dringt, deſto höher ſteigt das Waſſer in der Röhre, und nachher vergleicht man ihren entfärbten Theil mit einer für dieſe Lothmaſchine hergeſtellten Scale und lieſt direct die Tiefe ab. Bei dieſem Loth, welches uns auf einem in Fahrt befindlichen Schiff durch keinerlei Merkmal anzeigt, ob es auf dem Grund war oder nicht, kann uns auch nur die Grundprobe Gewißheit darüber geben.

Thompſon's Patent-Loth, welches auf Tiefen von 30 bis 500 m anwendbar iſt, hat viele Vorzüge; aber den Nachtheil, daß ſich ein kleiner Körper vor die ſehr feine Oeffnung der Glasröhre ſetzen, daß der Draht reißen und der Vorrath an Glasröhren ausgehen kann, weshalb man auf das alte Tiefloth doch noch nicht ganz verzichten darf und es deshalb möglichſt oft in Gebrauch nehmen muß, um die Beſatzung mit ſeinem Gebrauch vertraut zu erhalten.

Wir haben jetzt das erforderliche Verſtändniß, um der „Najade" bei ihrer Lotharbeit folgen zu können, und kehren daher zu ihr zurück.

Später müssen wir uns allerdings noch einmal etwas eingehender mit Seefahrkunst beschäftigen, weil in Sicht vom Lande auch der Kompaß eine gleichwichtige Rolle zur Bestimmung des Schiffsorts spielt und wir dessen Gebrauch ebenfalls kennen lernen müssen, wenn wir ein volles Verständniß für die Kunst der Küstenschiffahrt erhalten wollen, welches die beigefügte Karte eines Theils der brasilianischen Küste auch noch erleichtern helfen wird.

Um 8 Uhr morgens sollte das Schiff nach dem gekoppelten Besteck bei A sein; wahrscheinlich wird es aber, unter der Annahme, daß der Strom die gleiche Richtung und Stärke beibehalten hat, wie er gestern Mittag gefunden wurde, bei B sein. Die etwas später mit der ungefähren Breite errechnete Chronometerlänge für 8 Uhr legt den Schiffsort für diese Zeit allerdings in die Linie C—D, sodaß es, unter Hinzurechnung eines südlichen Stroms von 11 Seemeilen für die letzten 20 Stunden, bei D, also in nächster Nähe der Korallenbank sein würde.

Das um 9 Uhr geworfene Loth ergibt eine Meerestiefe von 65 m Korallengrund. Nach der Tiefe müßten wir uns demnach auf der kleinen Bank bei X befinden, in Wirklichkeit werden wir aber bei Y sein, denn einerseits können unsere Chronometer in der kurzen Zeit, seitdem sie zum letzten mal auf ihren richtigen Stand geprüft worden sind, nicht einen so abweichenden Gang angenommen haben, andererseits müßten wir bei X unter allen Umständen das Land sehen. Wahrscheinlicher ist, daß die große Bank, wie die wenigen Zahlen dies auch ergeben dürften, nicht so sorgfältig ausgelothet ist, auch zeigt lebender Korallengrund ja fast immer die unregelmäßigsten Tiefen. Unser Curs ist SW $^1/_2$ S, nämlich die Linie zwischen D und F. Um $9^1/_2$ Uhr ergibt das Loth 63 m Korallen, gleichzeitig wird das Land an Steuerbordseite sichtbar. Um $10^1/_2$ Uhr wird 85 m gelothet, was mit der Umgebung von E stimmen würde. Wir brauchen übrigens nicht weiter über den muthmaßlichen Standort des Schiffs nachzugrübeln, weil das Mittagsbesteck uns ja Gewißheit geben muß. Die Sonne bringt uns die richtige Breite, und die genaue Länge finden wir dann in dem Schnittpunkt, wo die Breitenlinie und die Peilungslinie eines Landobjekts sich kreuzen.

Hier lernen wir kennen, welch wichtiges Hülfsmittel der Kompaß zur Feststellung des Schiffsorts ist und der vielseitige Nutzen, welchen er der Schiffahrt gewährt, läßt den Wunsch in uns rege werden, seine Einrichtung näher kennen zu lernen.

Nach der einfachen Magnetnadel kann man ein Schiff nicht

Digitized by Google

ſteuern, weil man den Winkel, welchen die Nadel für einen beſtimmten Curs mit der Kielrichtung des Schiffs bilden müßte, weder nach dem Auge feſtſtellen kann, noch ihn würde genau feſthalten können. Man hat daher über der Nadel, und mit dieſer feſt verbunden, eine kreisrunde Scheibe angebracht, auf welcher die Himmelsrichtungen mit Strichen und Buchſtaben verzeichnet ſind. Da ſind zunächſt die 4 Cardinalpunkte Nord, Oſt, Süd und Weſt. Der Quadrant zwiſchen je 2 Cardinalpunkten iſt in 8 gleiche Theile, ſogenannte Striche, und der Raum zwiſchen 2 Strichen wiederum in viertel Striche getheilt. So haben wir z. B. in der Mitte zwiſchen Nord (N) und Oſt (O) den Strich Nordoſt (NO), zwiſchen N und NO den Strich Nordnordoſt (NNO), zwiſchen O und NO: Oſtnordoſt (ONO), zwiſchen N und NNO: Nord zum Oſt (N zum O), zwiſchen O und ONO: Oſt zum Nord (O zum N), zwiſchen NNO und NO: Nordoſt zum Nord (NO zum N), zwiſchen ONO und NO: Nordoſt zum Oſt (NO zum O). Die halben und viertel Striche werden den ganzen Strichen angehängt, z. B. Nordoſt halb Nord (NO $^1/_2$ N), Nordoſt zum Oſt dreiviertel Oſt (NO zum O $^3/_4$ O).

Dies ergibt für die Scheibe im ganzen 128 Striche, welche an der Peripherie liegend ſo weit auseinander gerückt ſein müſſen, daß die Abſtände ſcharf abgegrenzt hervortreten, damit der Mann, welcher das Schiff auf einen achtel Strich genau ſteuern muß, auch die Möglichkeit hierzu findet. Hierdurch wird nun eine gewiſſe Größe der Scheibe bedingt und man hat ihr einen Durchmeſſer von etwa 18 cm gegeben, wonach nun wieder die magnetiſche Kraft nur einer Nadel nicht genügt, weshalb man zwei parallel laufende Magnetſtäbe unter ihr anbringt. In der Mitte der Scheibe liegt dann noch das Hütchen und in dieſer fertigen Geſtalt wird ſie Kompaßroſe genannt. Die Roſe muß ſich aber auch drehen und allen Bewegungen des Schiffs nachgeben können, auch muß ſie gegen Wind und Regen geſchützt ſein. Hierzu befindet ſie ſich in einem Meſſinggehäuſe, in deſſen Mitte eine lothrecht angeordnete Nadel befeſtigt iſt, auf welcher die genau abbalancirte Roſe vermittelſt des Hütchens frei ſchwingt; das Gehäuſe hängt wieder in zwei concentriſchen Ringen, deren äußerer mit zwei Zapfen in den im Kompaßhaus befindlichen Lagern ruht, wodurch das Kompaßgehäuſe zunächſt den ſchlingernden und ſtampfenden Bewegungen des Schiffs nachgeben kann, während die Geſtalt des Hütchens der Roſe noch erlaubt, im Gehäuſe auch denjenigen Bewegungen zu begegnen, welchen dieſe etwa nicht folgen kann. In dem cylindriſchen

Digitized by

Gehäuse ist auch noch an der vordern Wand ein senkrecht laufender schwarzer Strich angebracht, welcher mit der Kielrichtung des Schiffs in einer Ebene liegen muß, und mit Hülfe dieses Strichs wird gesteuert. Liegt also der Nordstrich der Rose an diesem schwarzen Strich, dann verfolgt das Schiff einen Nord-Curs oder „das Schiff liegt Nord an", wie der Seemann sagt.

Neben diesem einfachen Kompaß, welcher nur dem Steuern dient, hat man noch den Peilkompaß, welcher hoch auf der Commandobrücke auf einer Säule ruhend zum Peilen benutzt wird. „Peilen" nennt man, wie wir schon wissen, die Thätigkeit, mit welcher man die Himmelsrichtung, in welcher sich ein anderer Gegenstand zum Schiff befindet, feststellt.

Der Peilkompaß unterscheidet sich von dem andern dadurch, daß er neben den aufgezeichneten Strichen noch eine genaue Grad-eintheilung hat, weil die Strichtheilung für den betreffenden Zweck oft nicht genau genug ist; so auch nicht, wenn es sich darum handelt, die Fehler des Kompasses selbst festzustellen. Außerdem ist er noch mit einem Diopter und daran befindlichem Vergrößerungsspiegel versehen, weil man nur mit solch einem Instrument genau, und bei starken Bewegungen des Schiffs überhaupt peilen kann.

Schiffskompaß, liegt W ¾ N ¼ N an.

Die Nutzanwendung des Kompasses zum Peilen ist die folgende: Hat man einen in der Karte geographisch genau festgelegten Punkt mit dem Kompaß gepeilt, dann überträgt man mit einem Parallel-lineal oder mit zwei gleich geformten Holzdreiecken diese Linie von dem in der Karte eingezeichneten Kompaß nach dem Peilobject und zieht mit Blei einen Strich in die Karte. Ist dann noch die Höhe des gepeilten Gegenstands bekannt, sodaß man durch Winkelmessung die Entfernung feststellen kann, oder ist man befähigt, die Entfernung mit dem Auge zu schätzen, dann setzt man diese Entfernung mit dem Zirkel von dem Landobject aus auf der Linie ab und man hat den Standort des Schiffs gefunden. Ist die Karte mit genauen Lothungen ausgestattet und zeigen diese vom Lande ausgehend nach See zu eine gleichmäßig zunehmende Tiefe, dann kann man an Stelle der Entfernungsmessung auch einen Lothwurf benutzen.

Beispiel: Der Leuchtthurm von Victoria (s. Karte der brasilianischen Küste) wird W $^1_4$ S gepeilt und die Entfernung von ihm mit 17 Seemeilen geschätzt; das Schiff befindet sich demnach bei a.

Digitized by Google

Wenn man aber weder die Höhe des Gegenstands kennt, noch seine Entfernung schätzen kann, wie wir es mit der Kirche von Victoria annehmen wollen, wir auch keinen zweiten Punkt haben, um die später zu besprechende Kreuzpeilung machen zu können, dann müssen wir die Fahrt des Schiffs mit zu Hülfe nehmen und uns einige Zeit gedulden, ehe wir den Schiffsort finden können.

Beispiel: Die Kirche von Victoria wird W ¼ N gepeilt, gleichzeitig mit dem Schiff ein möglichst rechtwinkelig zur Peilungslinie liegender Curs SSW eingeschlagen und nach der Uhr eine bestimmte Seemeilenzahl (15) abgelaufen. Dann wird die Kirche wieder gepeilt: NW ¾ W und nun die Curslinie b c mit dem Parallellineal und dem für 15 Seemeilen eingestellten Zirkel so lange verschoben, bis sie beide Peilungslinien trifft. Dies wird bei d und e sein; das Schiff stand daher bei der ersten Peilung in d und bei der letzten in e. Für die Genauigkeit dieser Ortsbestimmung ist natürlich Bedingung, daß das Schiff keine oder eine nur ganz geringe Stromversetzung hat.

Wesentlich einfacher gestaltet sich die Sache, wenn man gleichzeitig zwei Peilobjecte sieht, weil man dann durch eine sogenannte Kreuzpeilung den Schiffsort sofort findet. Das Ergebniß wird natürlich um so zuverlässiger sein, je mehr der Peilungswinkel sich einem rechten nähert. Wir wollen für unser Beispiel den Küstenstrich zwischen Benevente und Itabapuana wählen und zwar den Leuchtthurm auf der kleinen Insel Francesa und die weithin leuchtenden rothen Klippen bei Itabapuana.

Beispiel: Der Leuchtthurm wird NNW ¾ W und die rothen Klippen werden WSW ½ W gepeilt. Beide Peilungslinien werden mit dem Parallellineal und Blei eingetragen und in dem Schnittpunkt bei p steht das Schiff.

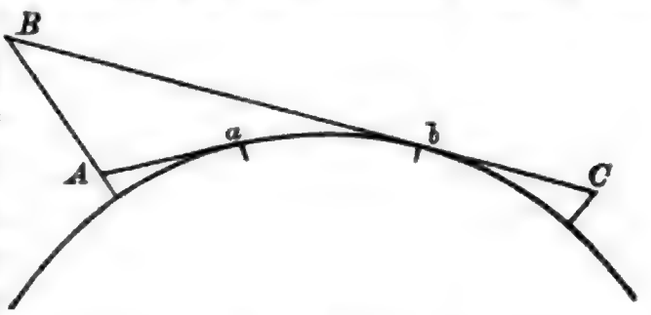
Aus diesen Angaben lernen wir nun auch kennen, wie wichtig es für die Seefahrt ist, daß die Karten auf das Genaueste angefertigt werden und kein irgendwie besonders hervorragender Punkt oder Gegenstand in ihnen unberücksichtigt bleiben darf. Eine besondere Baumgruppe oder auch nur ein einzelner Baum; ein alleinstehendes Haus; besondere Gestaltung eines Hügels, oder eine scharf in die Augen springende Färbung eines Felsabhangs, alle müssen mit geographischer Genauigkeit in die Karte eingezeichnet werden. So sehen wir z. B. auf der Karte südlich von dem Cap St.-Thomé ein einzelnes Haus und einen einsamen Baum eingezeichnet. An solchen Küsten aber, die niedriger

sind und durch ihre Einförmigkeit keinerlei Merkmale bieten, werden solche künstlich aufgerichtet; es werden Baken, welche sich in Größe und Gestalt von einander unterscheiden, hingebaut.

Außer den bereits erwähnten Arten zur Feststellung des Schiffsorts mit Hülfe des Kompasses gibt es aber noch eine, welche vorzugsweise des Nachts bei dem Insichtkommen eines Leuchtfeuers zur Anwendung kommt und von großer Genauigkeit ist.

Sie beruht auf der Thatsache, daß auf einer Kugeloberfläche die Sichtweite eines Gegenstands von seiner Höhe über dieser Fläche abhängt.

Ein in A befindlicher Beobachter wird nur bis a sehen, ein in B befindlicher dagegen bis b. Man hat nun eine einfache, ziemlich genaue Formel, um die Sichtweite eines solchen Gegenstands oder, was mit derselben gleichbedeutend ist, um die in Seemeilen ausgedrückte Entfernung zwischen seinem Fuß und seiner Horizontlinie feststellen zu können; man nimmt die Quadratwurzel aus der Summe, welche dadurch entsteht, daß man die in Meter ausgedrückte Höhe des Gegenstands mit 4 multiplicirt. Befindet sich ein Beobachter daher mit seinen Augen (man nennt dies die Augeshöhe) 6 m über der Meeresoberfläche, dann beträgt seine Sichtweite oder sein Horizont $\sqrt{4\times 6} = 4{,}6$ oder nahezu 5 Seemeilen. Rechnen wir zu dieser nun für einen gegebenen Fall noch die Sichtweite eines 100 m über der Meeresfläche befindlichen Leuchtfeuers mit $\sqrt{4\times 100} = 20$ Seemeilen, dann befinden wir uns in dem Augenblick, wo das Leuchtfeuer für unser Auge über den Horizont auftaucht, das heißt: wenn sich Feuer und Auge begegnen (wie wir dies bei der obenstehenden Zeichnung in b annehmen können, wenn B das Leuchtfeuer ist und wir bei C stehen), $20+5 = 25$ Seemeilen von ihm entfernt. Hätten wir aber unsern Standpunkt durch Aufentern in die Takelage z. B. auf 25 m erhöht gehabt, dann würde die Entfernung in dem Augenblick des Insichtkommens des Feuers $20+10 = 30$ Seemeilen gewesen sein.



In solchem Fall haben wir dann, wenn wir das Feuer gleichzeitig peilen, wieder den Schiffsort des Schiffs, wie in dem zuerst gegebenen Beispiel, durch Peilung und Entfernung festgestellt.

Leider kann man diese Art der Ortsbestimmung am Tage nur ausnahmsweise anwenden, weil die Luft fast nie so klar ist, daß man

Digitized by Google

den Augenblick des Hervorbrechens einer Thurm- oder Bergspitze über den Horizont feststellen könnte. Bergspitzen, wie ein im Land stehender Thurm werden, auch mit Hülfe eines guten Fernrohrs, in der Regel erst dann gesichtet werden, wenn sie sich schon mit einem Theil ihrer Masse über dem Horizont befinden, wogegen das Leuchtfeuer sich auch in einer nur mäßig klaren Nacht so scharf markirt, daß man es im Augenblick des Auftauchens sogar durch ein Einziehen des Kopfs zwischen die Schultern wieder unter den Horizont verschwinden lassen kann.

Die Leichtigkeit der Ortsbestimmung durch Peilung der Leuchtfeuer und die heutzutage durchgeführte vortreffliche Beleuchtung der Küsten aller civilisirten Staaten haben es dahin gebracht, daß der Seefahrer an diesen Küsten die Nachtfahrt vielfach derjenigen am Tag vorzieht, wenn nicht etwa das Gebiet, wie es im Englischen Kanal der Fall ist, von einer zu großen Zahl von Schiffen immerwährend befahren wird.

Wir sehen auf der Karte des westlichen Theils der Südküste von England bei den Scilly-Inseln, Longships, dem Wolf-Fels, dem (Cap) Lizard-Head, dem Eddystone und dem (Cap) Start Point Leuchtfeuer verzeichnet.

Wir sehen ferner, wie alle diese Feuer sich voneinander durch gewisse Merkmale so unterscheiden, daß man sie nicht verwechseln kann, wie auch die mit ihnen verbundenen Nebelsignale in ähnlicher Weise voneinander abweichen.

Die Leuchtfeuer der Scilly-Inseln bestehen aus zwei Blinkfeuern, von welchen das eine auf dem Bishop-Fels als ein Gruppenblinkfeuer nach dem jedesmaligen Ablauf von einer Minute zwei durch plötzliche Verdunkelung hergestellte kurze Blinke, das andere auf St.-Agnes nach dem jedesmaligen Ablauf einer halben Minute nur einen Blink zeigt. Das Feuer von Longships ist ein unterbrochenes, welches nach demselben Zeitmaß abwechselnd scheint und verdunkelt ist. Dasjenige auf dem Wolf-Fels zeigt nach je einer halben Minute einmal einen rothen und das andere mal einen weißen Blink. Das von Lizard-Head besteht aus zwei festen Feuern, welche, auf gleicher Höhe nebeneinander stehend, ununterbrochen mit gleicher Kraft leuchten. Das Eddystone-Feuer ist wieder ein Gruppenblinkfeuer, welches aber abweichend von dem des Bishop-Fels nach Ablauf von je einer halben Minute zwei Blinke zeigt. Start Point hat wieder ein Blinkfeuer mit nur einem Blink nach Ablauf je einer ganzen Minute.

Das Nebelsignal auf dem Bishop-Fels besteht aus Raketen mit Kanonenschlägen; das des Wolf-Fels aus einer Glocke; Lizard-Head

Digitized by

hat eine Sirene, Eddyſtone eine Glocke und Start Point wieder eine Sirene.

Würden wir die Karte weiter verfolgen, dann fänden wir noch andere Zuſammenſtellungen: Blinkfeuer mit einem Blink nach je 15 Secunden; Funkelfeuer, die nach je 4 oder 5 Secunden beſonders hell aufflackern, wie wir es bei den Fixſternen „flimmern" nennen; Blinkfeuer, die nur nach 3 und 4 Minuten blinken. Gongs und Trompeten als Nebelſignale.

Schließlich ſehen wir noch um jedes Feuer einen Kreisbogen gezogen, deſſen Linie je nach der Art des Feuers eine beſondere Zeichnung hat, und welche die Sichtweite des Feuers für einen Beobachter mit 4 m Augeshöhe darſtellt, wonach wir alſo die Kreiſe für unſere Augeshöhe auf der Najade von 6 m um 1 Seemeile weiter hinausſchieben müßten. Wir wollen aber für die folgende Beſprechung der Einfachheit halber unſere Augeshöhe auch nur zu 4 m annehmen.

Das Schiff ſteuert mit N O ¾ O ½ O-Curs auf die engliſche Küſte zu. Würde es bei ſeiner Annäherung an das Land zuerſt gleichzeitig zwei Blinkfeuer ſichten und dieſelben N ¾ O ⅝ O peilen, dann ſtände es in dieſem Augenblick bei A. Würde es aber ein einzelnes Blinkfeuer mit den Merkmalen desjenigen vom Wolf-Fels ſichten und daſſelbe N O ⅛ O peilen, dann ſtände es bei B. Wir wollen nun annehmen, daß es zuerſt zwei feſte Feuer, das ſind die von Lizard-Head, ſieht, dieſelben N O ½ O peilt und ſomit in C ſteht.

Von hier aus wird, da das Schiff ſeine Reiſe ohne Unterbrechung fortſetzen will, ein Curs gewählt, der, annähernd mit der Küſte parallel laufend, die Feuerkreiſe der Hauptfeuer ſchneidet, um ſo dauernd den Schiffsort beſtimmen zu können, weil die unregelmäßigen und oft ſehr ſtarken Strömungen im Kanal dies wünſchenswerth machen. Der gewählte Curs iſt O ½ S, mit welchem das 9 Knoten laufende Schiff, wenn kein Strom ſein ſollte, nach Ablauf von 28 Seemeilen, alſo nach 3 Stunden, in D die Feuer von Lizard-Head in der Peilung von N W ¾ N aus Sicht verlieren und nach Zurücklegung von weitern 37 Seemeilen in F das Feuer von Start Point in N O ¼ N Peilung ſichten müßte. Bei N W ¾ N kommen die Feuer aber noch nicht aus Sicht, auch ſind die 3 Stunden noch nicht abgelaufen; bei N W ſind ſie noch zu ſehen und erſt in der Peilung von N W ¾ W entſchwinden ſie. Das Schiff kann alſo nur in E ſtehen und muß, da zu dieſem Zeitpunkt auch erſt die 3 Stunden abgelaufen ſind, einen ſtarken nordöſtlichen Strom von 2 bis 3 Knoten haben, welcher es ſo weit verſetzt

Digitized by Google

hat. Die vorher schon erfolgte Berechnung über Ebbe und Flut hat nun ergeben, daß der Stromwechsel eingetreten war, als wir bei C standen; wir müssen also damit rechnen, daß der Strom auch während der kommenden 3 Stunden annähernd ebenso sein wird, wie er während der verflossenen 3 Stunden war, und mit Rücksicht hierauf müssen wir jetzt den Curs ändern und ihn O S O ½ O setzen, womit wir wahrscheinlich bei G für kurze Zeit das Feuer von Eddystone sehen und bei H in den Lichtkreis von Start Point eintreten.

Dieses Beispiel dürfte genügen, um die Art solcher Seefahrkunst zu erläutern, wir kehren daher zur brasilianischen Küste zurück, wo wir durch das Mittagsbesteck die genaue Angabe des Schiffsorts erwarteten.

Die Mittagsbreite ist 21° 9′ Süd, die Chronometerlänge für dieselbe Zeit 40° 3,5′ West gefunden worden, das Schiff müßte danach also in F stehen; die um 12 Uhr eben über den Horizont ragende Kuppe des Bergs Aoha wurde aber N W z W gepeilt, das Schiff muß demnach in dem Kreuzungspunkt der beiden Linien — Peilungs- und Breitenlinie — also in G stehen, und hier befindet es sich thatsächlich, denn auch zwei weitere Beobachtungen weisen auf diesen Standort hin. Das um 12 Uhr geworfene Loth ergab 60 m Tiefe, was nur auf G paßt, und die Entfernung des Schiffs von dem Berg Aoha beträgt nach der uns bekannten Formel (Quadratwurzel aus viermal der Höhe in Metern) 37 Seemeilen. Somit weicht die mit dem Chronometer gefundene Länge etwa 8 Seemeilen von der wirklichen ab, und da 4 Zeitsecunden einer Bogenminute oder einer Seemeile gleichkommen, so müssen unsere Chronometer seit unserm Eintritt in die Tropen einen veränderten Stand von annähernd 8 mal 4 oder 32 Secunden Zeit angenommen haben. Das Besteck zeigt uns ferner, daß wir während der letzten 24 Stunden wieder einen südwestlichen Strom von 18 Seemeilen hatten.

Von G aus wird der alte Curs S W ½ S vorläufig beibehalten, um das niedrige Cap St.-Thomé anzusteuern; die Fahrt des Schiffs wird auf 9 Knoten erhöht, damit die sich weit hinaus erstreckende gefährliche Klippenbank gleichen Namens auf alle Fälle noch bei Tageslicht passirt, und der durch die Stromversetzung entstehende Fehler verringert wird. Bald zeigt uns die veränderte Färbung des Wassers, daß wir uns auf geringerer Tiefe befinden.

Um 2½ Uhr verschwindet das Land im Regen aus Sicht, um 3 Uhr werden nur 30 m erlothet; das Schiff würde ohne Strom-

Digitized by Google

verſetzung bei H ſtehen, wird aber in I ſtehend angenommen. Der alte Curs kann bei der Unmöglichkeit, das Land zu ſehen, nicht länger beibehalten werden und wird auf S ½ W geändert; gleichzeitig einſetzender friſcher und günſtiger Wind ermöglicht es, die Segel mit zu Hülfe zu nehmen und die Fahrt des Schiffs auf 11 bis 11½ Knoten zu erhöhen. Die dem Schiff jetzt gegebene Aufgabe beſteht darin, daß es mit dem neuen Curs S ½ W in der Linie I—K 40 Seemeilen ablaufen muß, um dann von K aus den Curs nach Cap Frio aufzunehmen. Lothungen um 3h 45′, 4h 45′ und 5h 15′, welche Tiefen von je 22, 24 und 56 m ergeben, deuten an, daß das Schiff ſich in der Linie I—L fortbewegt, weshalb es um 6h 30′ auch bei L ſtehend angenommen und ihm nunmehr von hier aus ein SW ʒ W-Curs gegeben wird, ohne daß das Land vorher noch einmal geſehen worden war. Mit dieſem Curs müſſen wir nach Ablauf von 80 Seemeilen (unter Mitanrechnung des als wahrſcheinlich angenommenen Stroms) bei M angelangt und dann innerhalb des Feuerkreiſes von Cap Frio ſein. Die Curslinie führt auffällig weit, etwa 20 Seemeilen, an dem Cap vorbei; die Unbeſtändigkeit in dem Lauf der Meeresſtrömungen, welche wir ſchon wiederholt kennen gelernt haben, macht aber eine derartige Vorſicht zur Pflicht.

Gleichzeitig mit der Cursänderung wurde auch die Maſchine wieder geſtoppt, weil die Segel allein dem Schiff eine Geſchwindigkeit von 6 bis 7 Knoten geben und eine Ablenkung durch Strom nicht mehr wahrſcheinlich iſt, da Curslinie und Stromrichtung annähernd zuſammenfallen müſſen; aber nur für kurze Zeit, um 9 Uhr ſchon iſt ſie wieder bei ihrer raſtloſen Arbeit. Der Wind hat abgeflaut und das Waſſer zeigt ſich zu dieſer Zeit in einem ſo merkwürdigen Aufruhr, daß der Commandant eine Vermehrung der Fahrt für zweckmäßig hält. Soweit das Auge bei dem Schein des Monds die wogende Fläche überſehen kann, befindet ſie ſich in kochender, wallender Brandung, und unheimlich klingt das ſcharfe Rauſchen der kämpfenden Fluten an unſer Ohr. Die Veranlaſſung dieſer Erſcheinung iſt jedenfalls in dem Einfluß der Gezeitenſtrömung[1] auf die Aequatorialſtrömung zu ſuchen, da das Loth 63 m Waſſertiefe ergibt, ſomit keine wirkliche Brandung vorliegt. Die erſtere Strömung kreuzt den Lauf der letztern und ſucht ſie aus ihrer Richtung zu treiben, was ihr nach längerm Ringen auch

[1] Ebbe- und Flutſtrömungen werden mit dem Sammelnamen „Gezeitenſtrömung“ benannt.

Digitized by Google

gelingt. Stromkabbelung nennt der Seemann derartige Stromschnellen, welche man in Reisebüchern zuweilen unter dem norwegischen Namen „Maelstrom" verzeichnet findet.

Der Commandant könnte nun das Schiff mit kleinen Segeln so beidrehen, daß es, mit geringer Fahrt etwas von der Küste absteuernd, durchaus sicher den Tag abwartet; er liebt aber derartige Bequemlichkeiten für seine Person nicht. Er opfert lieber seine und des Navigationsoffiziers Nachtruhe und beschert dem Wachoffizier und der Wachmannschaft eine unruhige Wache mit Segelmanövern und vielen Lothungen, als daß er die Zeit unnütz vertrödelt. Der Navigationsoffizier hat nun, um seinem Commandanten mit einem sichern Besteck die Möglichkeit zu geben, wenigstens für einige Stunden sein Bett aufsuchen zu können und ihn, den Navigationsoffizier, für sich wachen zu lassen, um 10 Uhr abends noch nach dem Mond die Länge, und nach einem Stern die Breite errechnet; das Besteck erscheint aber doch so ungenau, daß der Commandant es vorzieht, sich nur auf seine eigenen Augen und auf das Loth zu verlassen. Die anscheinend ungenauen Zahlen von Breite und Länge sind wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß der für die Beobachtung angenommene Horizont falsch war, was des Nachts nicht zu den Seltenheiten gehört und namentlich dann nicht, wenn der Mond die Wasserfläche grell beleuchtet. In einer sternklaren Nacht, oder wenn der Mond noch in seinem ersten Viertel steht, tritt der Horizont am schärfsten hervor.

Das Schiff läuft mit Dampf und Segel 10 bis 11 Knoten. Zu unserer Rechten über dem Horizont herrscht tiefe Dunkelheit; man kann nicht erkennen, ob Wolkengebilde dieselbe verursachen, oder ob man sie für den Schatten des hohen Landes halten muß. Der Mond beleuchtet die aufgeregte, silberglänzende Meeresfläche, welche einen Anblick gewährt, wie man ihn auf flachem Wasser und in der nächsten Nähe des Landes bei starkem Wind oft findet, wo dann die Wellen durch die Reibung auf dem Meeresgrund und durch ihr Zurückprallen von dem Gestade in ihrem Lauf gehemmt werden und nun unruhig durcheinander wogen. Dies alles gibt der Fahrt etwas Unheimliches, aber das von Stunde zu Stunde geworfene Loth, welches die Tiefe fortlaufend zu 60 m angibt und stets dieselbe Grundprobe (grauen Sand) heraufbringt, sagt uns, daß wir vorläufig in unserer in die Karte eingezeichneten Curslinie bleiben, oder nur unbedeutend dem Land zugetrieben werden. Der Navigationsoffizier will in seinem Pflichtgefühl und auch wol, um seine vorherige Beobachtung und Rechnung auf

Digitized by Google

ihre Richtigkeit zu prüfen, noch ein neues Besteck machen; der Commandant hält es aber für überflüssig und nimmt ihn mit in die Kajüte, wo die beiden Herren bei einem kalten Imbiß, einem Glas Wein und darauffolgender Cigarre sich durch Unterhaltung die Zeit verkürzen und davon schwärmen, was wol die Post in Rio ihnen für Nachrichten bringen wird. Dieselbe ist für den Commandanten von besonderer Wichtigkeit, denn abgesehen davon, daß sie durch neue Befehle das ganze Reiseprogramm umstoßen kann, soll sie ihm auch Nachricht von einem kleinen Zuwachs seiner Familie bringen und ihm Gewißheit geben, wie es seinem in Strohwitwenschaft zurückgelassenen Weibe geht.

Auf Deck wird wieder das Loth geworfen, der Dienst ruft und beide Herren begeben sich nach oben, um das Ergebniß des Wurfs aus erster Hand zu erfahren und auch einmal wieder persönlich Umschau zu halten.

Es ist 2 Uhr morgens geworden, und jetzt liegt auch schon die Möglichkeit vor, das Feuer von Cap Frio von dem obern Theil der Takelage aus zu sehen. Obgleich dort zwei zuverlässige Matrosen als Ausguck postirt sind, um nach dem Feuer auszusehen, hat der Navigationsoffizier doch keine Ruhe mehr und entert mit Erlaubniß des Commandanten auch in die Bramsaling, um dort das Auftauchen des Feuers abzuwarten und dann gleich oben schon die ungefähre Richtung desselben festzustellen.

Die Menschen, welche jetzt auf dem Deck sind, stehen alle unter dem Bann der Erwartung, ob, wann und wo das Feuer in Sicht kommen wird; eine drückende Schwüle liegt über dem Schiff. Sowie aber um $2^1/_2$ Uhr der ersehnte Ruf: „Feuer 1 Strich an Steuerbord voraus!“ von oben kommt, wälzt es sich wie ein riesiger Alp von dem Schiff herunter und das scheinbar verlassene Deck ist auf einmal voller Menschen, welche auch das Feuer sehen wollen; aber sich doch noch eine Stunde gedulden müssen, denn eher wird es von dem Deck aus nicht gesehen werden können. Der Diener des Commandanten, welcher Kaffee gekocht und einen neuen Imbiß zurechtgemacht hat und dies nun melden will, wird barsch abgewiesen, denn sein Herr hat hierfür jetzt keinen Sinn. — „Kapitänlieutenant X., ist das Feuer noch zu sehen?“ ruft er nach oben. — „Ja wohl, Herr Kapitän!“ erfolgt die Antwort. — „Ist es sicher ein festes Feuer und kein Schiff?“ — „Es scheint so!“ — Nach 10 Minuten: „Wie steht es mit dem Feuer?“ — „Es ist Cap Frio, das Feuer ist klar und hell und zu stark für ein Schiffslicht!“

Digitized by Google

Inzwiſchen iſt es $2^{3}/_{4}$ Uhr geworden. Der Navigationsoffizier kommt aus der Takelage wieder an Deck; die Peilung wird in die Karte eingetragen und die Entfernung für die Höhe, wo der Navigationsoffizier bei dem Niederentern das Feuer wieder verſchwinden ſah, ausgerechnet, woraus ſich der Schiffsort für $2^{h}\,45'$ in dem Punkt N ergibt. Iſt das Schiff auch durch den Strom ſeit $6^{1}/_{2}$ Uhr abends ungefähr 16 Seemeilen auf die Küſte zu verſetzt worden, ſo führt der Curs doch noch frei von dem Cap und wird daher beibehalten.

Jetzt darf der Diener ſich wieder mit ſeinen Erfriſchungen melden, welche nun in beſter Laune entgegengenommen und mit Behagen verzehrt werden. Auch bleibt noch genug für den Wachoffizier übrig, welcher, nachdem ihn der Navigationsoffizier für kurze Zeit abgelöſt hat, die Einladung des Commandanten gern annimmt und ſich erfriſcht, während dieſer ihm ſolange Geſellſchaft leiſtet. Die Wachmannſchaft freut ſich, daß ſie nicht mehr zu lothen braucht und ſich auf das Deck hinlegen und ſchlafen kann, da der friſche Wind die Vornahme von Segelmanövern auch unwahrſcheinlich macht.

Um $4^{h}\,15'$ ſteht das Schiff in O, ſtatt in M, wo es ſein müßte, wenn es die als wahrſcheinlich angenommene Stromverſetzung gehabt hätte, und hiermit wollen wir dieſen Abſchnitt abſchließen. Es war recht ermüdend, dieſe Küſtenfahrtabhandlung niederzuſchreiben; wahrſcheinlich wird es aber für den Leſer noch ermüdender geweſen ſein, dieſelbe zu leſen, und doch mußten wir ſie kennen lernen, da wir ja einen genauen Einblick in das Kriegsſchiffsleben, alſo auch in die ermüdenden Dienſtverrichtungen ſeiner Beſatzung, erhalten wollen. Die aus dem Logbuch eines Kriegsſchiffs entnommenen Angaben über eine Fahrt an der braſilianiſchen Küſte von Victoria bis Cap Frio zeigen uns, wie unbeſtändig oft die See mit ihren Strömungen iſt, wie leicht die dem Seefahrer zur Verfügung ſtehenden Hülfsmittel zur Feſtſtellung des Schiffsorts ihm ungenaue Ergebniſſe liefern und wie er jedes ſich ihm von neuem bietende Mittel benutzen muß, um die Richtigkeit ſeines Beſtecks zu prüfen; ſie zeigen uns, wie er daſſelbe fortlaufend verbeſſern muß, und wie er gezwungen iſt, alle möglichen Zufälle zu erwägen und dieſelben mit in Rechnung zu ziehen.

Digitized by

7. Rio de Janeiro.

Mit dem Tagesgrauen, gegen 5 Uhr morgens, sehen wir zu unserer Rechten Land. Etwas vor uns liegt das 400 m hohe, steile und zerklüftete Cap Frio, dessen obere Hälfte mit einer riesigen, glockenartig geformten, weißen Wolkenhaube dicht umhüllt ist. Es ist dies eine Eigenthümlichkeit der vor uns liegenden Berginsel, welche in frühern Jahren den Leuchtthurm auf ihrer obersten Spitze trug, um das Feuer auf größere Entfernungen hin sichtbar zu machen; dies wurde aber gerade Veranlassung zu manchem Schiffbruch. So hat auch eine englische Fregatte „Thetis" ihren Untergang hier gefunden. Das Leuchtfeuer war in der Regel von der Wolkenhaube bedeckt; die Schiffe rechneten aber auf seinen Lichtschein und wähnten sich, da sie denselben nicht sahen, noch weit ab, während sie von dem starken Strom schon auf die Küste geworfen wurden, an welcher ihnen auch das Loth von keinem Nutzen sein konnte, weil die Wassertiefen in der nächsten Nähe des Landes zu groß sind. Später wurde dann ein neuer Leuchtthurm so niedrig über der Meeresfläche erbaut, daß das Feuer nunmehr nur 100 m über derselben liegt.

Wir sind etwa vier Seemeilen von der Küste entfernt und befinden uns zu Füßen der 300 bis 400 m hohen Ausläufer der mächtigen Gebirgszüge, welche selbst erst mit dem Höhersteigen der Sonne aus dem Dunstkreis hervortreten und dann in ihrer majestätischen Größe den ganzen vor uns liegenden Horizont einnehmen.

5½ Uhr passiren wir Cap Frio auf drei Seemeilen Entfernung. Der Curs, welcher bisher SW war, wird auf WNW gesetzt, und nun entwickelt sich vor unsern Augen mit dem weitern Vorschreiten des Schiffs das Bild des „Schlafenden Riesen", welches als Wahrzeichen Rio de Janeiros anzusehen ist, weil es dem Seefahrer die Gewißheit gibt, daß er sich vor diesem Hafen und nirgendwo anders befindet. Dieses Bild wird durch verschiedene Berge gebildet, die voneinander

Digitized by Google

La Gavia (800 m). Tijuca (1000 m). Zuckerhut (400 m).

Der Schlafende Riese bei Rio de Janeiro (Länge 8 Seemeilen).

unabhängig, räumlich weit auseinanderliegend, von der Seeseite aus gesehen sich so aneinanderreihen, daß sie Menschengestalt annehmen.

Von solchen Gebirgsmassen, wie sie sich gegen 8 Uhr vor uns ausbreiten, läßt sich nichts anderes sagen, als daß man sie nur staunend bewundern kann. So überwältigend der Eindruck ist, welchen sie hervorbringen, so wenig vermag man demselben Worte zu leihen. Der Zeichner kann ihre Formen wiedergeben; der Riß zeigt uns aber nicht das Bild, wie die Natur es unsern Blicken bietet. Auch der Maler vermag keine naturgetreue Wiedergabe zu schaffen, weil er bei den riesigen Raumverhältnissen keine Gegenstände an seinem Bild anbringen kann, deren Größe wir kennen und die uns allein befähigen würden, uns in die richtigen Größenverhältnisse hineinzufinden, denn jene könnten nur als kleine unmeßbare Punkte erscheinen.

Ehe wir die Reise weiter fortsetzen und in

den Hafen einlaufen, bitte ich den Leſer, mit mir für die Dauer unſerer Anweſenheit in Rio auf ein anderes Schiff und zwar auf eine Kreuzer-Corvette überzugehen, was ſich bei der Schmiegſamkeit der Gedanken ja leicht ausführen läßt. Nur ſo können wir einen Fall kennen lernen, welcher ſich im December 1877 in und vor der Hauptſtadt Braſiliens abſpielte und uns das Kriegsſchiff in Ausübung eines andern Dienſtes zeigt, als wir es bisher geſehen haben. Denn gerade der Umſtand, daß die Corvette wegen ihrer geringen Kanonenzahl nach den zu damaliger Zeit geltenden Beſtimmungen trotz ihrer Größe nicht ſalutfähig war, wurde wol weſentlich mit beſtimmend für die glatte und günſtige Abwickelung des Streitfalls, von welchem ſpäter die Rede ſein wird. Dieſer und ein anderer, ſpäter noch zu erwähnender Fall lehren uns aber auch, welch wichtige Aufgaben die Kriegsſchiffe im Ausland zu erfüllen haben, und wie der größte und mächtigſte Staat ſeine Angehörigen in überſeeiſchen Ländern nur mit Hülfe einer kräftigen Marine ſchützen kann, denn ein einzelnes Schiff wirkt mit ſeinem Auftreten ja nur dadurch, daß man hinter ihm eine ſtarke Seemacht weiß.

Um 8 Uhr ſtirbt der Wind ganz ab, da der an der Küſte während der Tagesſtunden herrſchende Seewind erſt gegen Mittag, zwiſchen 10 und 1 Uhr, einſetzt. Die Segel werden feſtgemacht und die Maſchine übernimmt allein die Fortbewegung. Die Sonne ſcheint heiß von dem klaren Himmel auf uns hernieder und wir müſſen ihre ſengenden Strahlen geduldig ertragen, weil es noch mancherlei zu ordnen gibt, ehe die ſchützenden Sonnenſegel ausgeſpannt werden können, von denen nur die über der Commandobrücke und den Steuerrädern ſchon jetzt angebracht werden.

Unter den obwaltenden Verhältniſſen nimmt der Dienſt auch keine Rückſicht auf die Routine; ob Sonn- oder Werktag, iſt gleich; vor dem Hafen muß das Schiff in einen Zuſtand gebracht werden, in welchem es ſich auch den kritiſchen Augen fremder Seeoffiziere getroſt zeigen kann. Daher zieht die Beſatzung am heutigen Sonntag vorläufig weder ihr ſonntägliches Kleid an, noch finden Muſterung und Gottesdienſt ſtatt.

Der Commandant hat vollauf mit der Navigirung zu thun, der Erſte Offizier und die übrige Beſatzung mit der Herrichtung des Schiffs. Die Badegäſte haben einen Standort gewählt, wo ſie das großartige Panorama beſchauen und bewundern können, ohne den arbeitenden Menſchen im Weg zu ſein.

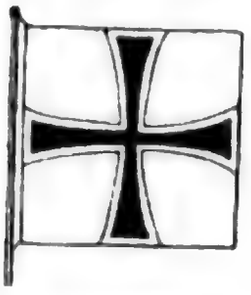
In erſter Reihe wird, nachdem die Segel ſo ſauber und glatt,

Digitized by Google

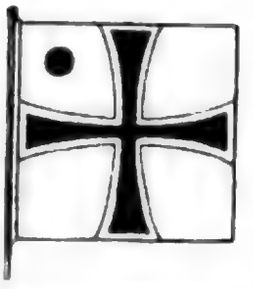
wie nur möglich, aufgerollt worden sind, gebraßt und getoppt, d. h. die Raaen werden so gekantet, daß sie genau rechtwinkelig zur Kiellinie stehen und dabei auch wagerecht liegen. Diese letztere Arbeit kann bei schlingerndem Schiff als eine schwierige Aufgabe erscheinen, ist es aber doch nicht, weil man zwei Hülfsmittel hat. An denjenigen Tauen, mit welchen die Raaen in die richtige Lage gebracht werden sollen, befinden sich Marken, die in jedem Hafen, wo das Schiff ganz ruhig liegt, immer wieder nachgesehen, wenn nöthig, versetzt werden und es ermöglichen, die sämmtlichen Raaen ungefähr richtig zu stellen, wonach der Bootsmann durch Vergleich mit einer auf dem Schiffsdeck befindlichen Linie, die mit jenem genau in einer Ebene liegt und gewöhnlich der obere Rand eines Luks ist, die etwaigen Fehler berichtigen läßt. Sobald die Raaen vierkant stehen, wie der Fachausdruck lautet, werden sämmtliche Taue straff gespannt, der Seemann sagt „steif geholt", sodaß die ganze Takelage als ein gleichmäßiger fester Guß erscheint. Dieses äußere Ansehen eines Kriegsschiffs ist auch eins der vielen Mittel zur Erhaltung der Mannszucht, und kein Geringerer als Nelson soll der erste gewesen sein, welcher diese Parade der Takelage eingeführt hat. Er soll als ganz junger Commandant mit dieser Maßregel so überraschende Erfolge in Betreff der Mannszucht, welche damals sehr im Argen lag, erzielt haben, daß er damit zuerst die Augen seiner Vorgesetzten auf sich lenkte. So wird wenigstens erzählt.

Zu dem „Brassen und Toppen" vor dem Hafen gehört auch, daß an Stelle des kleinen Wimpels, welchen man in See aus Sparsamkeitsrücksichten führt, ein stattlicherer, weithin sichtbarer geheißt wird, weil der Wimpel, wie auch der Commodorestander und die Admiralsflagge das äußere Kennzeichen des Kriegsschiffs bilden. Der schmale Wimpel, der Stander und die Admiralsflagge sind Commandoabzeichen, welche nur von in Dienst befindlichen Kriegsschiffen, nicht aber von Kauffahrern geführt werden dürfen. Jeder Commandant, welcher nicht Commodore oder Admiral ist, heißt seinen Wimpel am Haupt- oder einzigen Mast, wenn das Schiff nur einen solchen hat. Der Admiral dagegen führt je nach seinem Rang seine Flagge an einem der drei Masten und zwar der wirkliche Admiral am Groß- oder Hauptmast, der Viceadmiral am vordersten oder Fockmast und der Contreadmiral am hintersten oder Kreuzmast. Hat das Schiff aber weniger als drei oder aber nur einen Mast, dann ist die Commandoflagge mit einem besondern Abzeichen versehen, welches bei uns

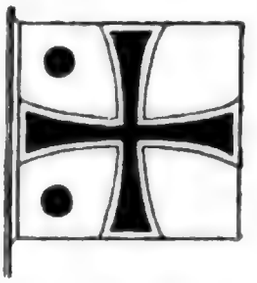
darin besteht, daß die Flagge des Viceadmirals neben der anderweiten Zeichnung noch eine schwarze Kugel und die des Contreadmirals deren zwei zeigt. Diese besondern Abzeichen haben auch die in den Booten zur Verwendung kommenden Admiralsflaggen. Der Commodorestander wird, je nach der Größe des Geschwaders, welches der Commodore führt, am Haupt- oder Fockmast geheißt. Die Bedeutung dieser verschiedenen Abstufungen beruht, wenn das Schiff sich nicht in einem Geschwaderverband befindet, wo dann die Befehle von dem Höchstcommandirenden ausgehen, darin, daß nach internationalem Uebereinkommen jedem wirklichen Admiral ein Salut von 17 Schuß, dem



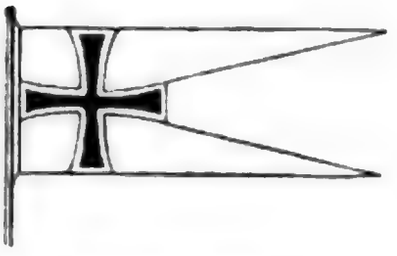
Admiralsflagge.



Viceadmiralsflagge.



Contreadmiralsflagge.



Commodorestander.

Wimpel.

Viceadmiral ein solcher von 15, dem Contreadmiral von 13, dem Commodore mit dem Stander am Großmast von 11 und dem andern ein solcher von 9 Schuß zusteht und jedes Kriegsschiff, ganz gleich welcher Nationalität es angehört, diesen Salut feuern muß, sofern es die Flagge des betreffenden Offiziers in dem laufenden Kalenderjahr nicht schon einmal salutirt hat. Das Schiff, welches eine Admiralsflagge oder einen Commodorestander als Commandoabzeichen hat, führt keinen Wimpel, auch dann nicht, wenn sich noch ein besonderer Commandant an Bord befindet.

Sobald die Takelage in Ordnung gebracht ist, theilt sich die Mannschaft und zerstreut sich in alle Decks, um kleinere Arbeiten zu verrichten. Auf einem Schiff, wo der Dienstbetrieb ein geregelter ist,

Digitized by Google

genügt der Befehl: „Schiff klar machen zum Ankern!“, um jeden Mann an den Platz zu ſchicken, wo er hingehört.

Die Kuttergaſten laſſen ihre Boote, welche in ihrer Seeſtellung dem Peilkompaß theilweiſe im Wege hängen, ſo weit herunter, daß ſie mit der Reling des Schiffs abſchneiden, wodurch der Navigationsoffizier freies Feld für ſeine Peilungen und der Commandant die erforderliche Rundſicht erhält; auch prüfen ſie die Boote noch einmal auf Reinlichkeit und Ordnung.

Die Lothgaſten legen die Handlothe bereit und befeſtigen die Lothſchürzen. Beſtimmte, für den Zweck dauernd abgetheilte Leute richten die Fallreeps und die zugehörigen Treppen für den Hafengebrauch vor.

Andere thun daſſelbe mit den Backſpieren, welche urſprünglich die untern Raaen der Unterleeſegel bildeten, ſpäter auch während des Hafenaufenthalts des Schiffs zur Befeſtigung der im Waſſer ſchwimmenden Boote benutzt wurden und heutigentags nur noch dieſem Zweck allein dienen. Es ſind zwei lange Bäume (auf der „Najade“ 15 m lang), welche vorn in der Nähe der Back (daher der Name Backſpier) zu beiden Seiten des Fockmaſts an der Außenwand des Schiffs befeſtigt ſind und im Nichtgebrauchsfall nach hinten beigeklappt geführt werden. Für den Hafengebrauch werden an jedem Baum, je nach der Zahl der zu befeſtigenden Boote, 2 oder 3 ſtarke Tauſtander befeſtigt, deren unteres Ende etwa 1 m von der Waſſerfläche entfernt iſt, ſowie zwei ebenſo lange Strickleitern, um in die Boote und aus denſelben gelangen zu können. Derartige Strickleitern werden, ohne Rückſicht auf die Art ihrer Verwendung auf dem Schiff, Jakobsleitern genannt; ein Name, welcher ſeinen Urſprung wol darin hat, daß zu den oberſten Maſtſpitzen, wo keine Wanten mehr ſind, derartige Leitern auch führen und man für dieſe luftigen Höhen einen Vergleich mit der Leiter in Jakob's Traum wol ganz zutreffend fand. Ueber dem Baum wird in Hüfthöhe eines großen Mannes ein ſogenanntes Strecktau ausgeſpannt, damit die Matroſen, welche doch gerade keine Seiltänzer ſind, beim Be- und Entmannen der Boote einen ſichern Halt auf der nur 26 cm dicken Spier finden.

Andere Leute ſuchen die Außenſeiten ab, um Alles, was dort nicht hingehört, und etwaige kleine Unreinlichkeiten zu beſeitigen.

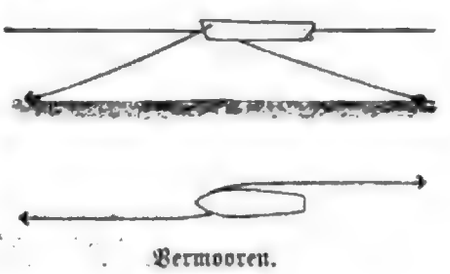
Wieder andere legen an jeder Schiffsſeite Wurfleinen für fremde Boote bereit.

Einzelne Geſchützmannſchaften nehmen die Mündungsbezüge der Geſchütze ab und ſehen nach, daß die nach außen aufgeklappten Geſchütz-

Digitized by Google

pforten genau wagerecht liegen, sodaß sie für einen Beschauer aus der Ferne ganz verschwinden.

Eine Abtheilung holt von beiden Bugankerketten so viel Kette auf dasjenige Deck, wo Beting und Ankerspill liegen (auf einer Fregatte ist dies die Batterie, auf einer Corvette das Oberdeck), als die muthmaßliche Wassertiefe auf dem Ankerplatz sein wird (im vorliegenden Fall 12 m), damit der Anker leicht bis zum Grund fallen kann und sich dort gleich ordentlich eingräbt; eine andere macht die Stoppervorrichtungen für die Ankerketten auf und legt alles dazu Erforderliche bereit. Es werden, ehe man in einen Hafen einsteuert, stets beide Anker klar gemacht, damit, wenn an dem ersten etwas passiren sollte, gleich der zweite bereit ist; im Hafen von Rio sollen aber beide Anker fallen, weil der Hafen Ebbe und Flut hat und das Schiff daher vermoort werden muß. Ein Schiff wird überall da, wo es mit nur einem Anker auskommen kann, auch nur einen werfen und diesem so viel Kette geben, als unter gewöhnlichen Verhältnissen zur Sicherheit nothwendig ist, das ist dreimal die Wassertiefe. Diese Möglichkeit findet es in allen Häfen, die keine Ebbe und Flut haben, weil bei eintretendem Windwechsel jedes Schiff den gleichen Bogen beschreibt; was aber bei dem Flutwechsel nicht der Fall ist, weil die Strömungen in den verschiedenen Wassertiefen von einander abweichen und ein flachgehendes Schiff schon von der einsetzenden Flut gefaßt und nach der andern Seite getrieben werden kann, während ein tiefgehendes noch vor dem untern Ebbestrom liegt. Es findet diese Möglichkeit auch in Häfen mit Ebbe und Flut, wenn keine andern Schiffe dort liegen, weil dann ja jede Gefahr eines Zusammenstoßes ausgeschlossen ist. In Häfen, wo dies aber nicht zutrifft, müssen alle Schiffe sich so mit zwei Ankern festlegen, daß der eine das Schiff gegen den Flutstrom, der andere es gegen den Ebbestrom hält, und der Schiffsrumpf sich daher nur auf der einen Stelle drehen kann. Da man aber bei einer solchen Verankerung, welche „vermooren" genannt wird, bei stärker werdendem Wind nicht beliebig mehr Kette ausstecken kann, so rechnet man von vornherein auch mit solchen Zufälligkeiten und gibt jedem Anker gleich eine auch für einen stärkern Sturm genügend große Kettenlänge, und das ist etwa die zehnfache der Wassertiefe, sofern der Kettenvorrath dazu ausreicht.



Vermooren.

Digitized by Google

Auf denjenigen Schiffen, welche zu salutiren haben, werden die Salutgeschütze klar gemacht und die dazu erforderliche Munition wird an einem sichern Platz bereitgestellt.

Diejenigen Mannschaften, welche im Hafen als sogenannte Sicherheitswache aufzuziehen haben und die Hafenposten unter dem Gewehr stellen, sowie die Fallreepsgasten, welche den Ehrendienst am Fallreep versehen, kleiden sich in den Wachanzug und werden dann von einem Unteroffizier gemustert.

Der Oberarzt steckt den Gesundheitspaß aus dem letzten Hafen zu sich. Die Detailoffiziere, der Maschineningenieur, Zahlmeister und Materialienverwalter legen die vorher ausgestellten Nachweisungen über die nothwendigen Beschaffungen an Kohlen, Proviant, Inventar und Material auf den Tisch der Vorkajüte; der Erste Offizier eine gleiche über diejenigen Ausbesserungen an dem Schiff und dem Inventar, welche nicht auf See mit den eigenen Hülfsmitteln ausgeführt werden konnten.

Sobald alle Arbeiten beendet sind, kleiden die Mannschaften sich um und ziehen heute am Sonntag ihre weißen leinenen Anzüge an, während sie an einem Wochentag in dem gewöhnlichen Tagesanzug sein würden.

Eine Abtheilung schüttet noch, ehe das Schiff in das Gebiet eintritt, welches mit zum Hafen gerechnet wird, die Asche über Bord, nachdem die Heizer vorher die Feuer gereinigt haben. In den meisten Häfen ist es nicht erlaubt, die Asche einfach über Bord zu werfen, weil dies bei dem heutigen Dampfschiffsverkehr die Wassertiefen nachtheilig beeinflussen würde; man muß sie daher mit großen Kosten an Land schaffen lassen oder aber man richtet sich, um dies zu umgehen, so ein, daß man mit möglichst wenig Asche in den Hafen einläuft. Sie wird dann vorläufig zur Seite gelegt und erst nach dem Wiederverlassen des Hafens der See übergeben. Die Nothwendigkeit, einen Hafen gegen das Versanden durch in das Wasser geworfene Asche zu schützen, dürfte an manchen Plätzen (z. B. in Kiel) allein die Einführung des Lootsenzwangs rechtfertigen, weil der Lootse auch gleichzeitig Polizeibeamter für die Beachtung der Hafenbestimmungen durch die ein- und auslaufenden Schiffe ist.

Um 9 Uhr sind wir dem Schlafenden Riesen so nahe gerückt, daß der vor hohem Land liegende kleinere Berg, welcher die Füße des Riesen darstellt, jetzt auch für uns sichtbar wird. Es ist dies der 400 m hohe, sogenannte Zuckerhut. Er liegt an der Südseite der

Digitized by Google

Hafeneinfahrt und markirt dieſe gleichzeitig. Wir ſtehen noch etwa 30 Seemeilen von ihm, der nur mit ſeiner obern Hälfte über den Horizont ragt, ab, richten aber doch ſchon unſern Curs auf ſeine rechte (nördliche) Seite und ſteuern auf eine Gebirgswand zu, die in größerer Nähe deutlichere Umriſſe erhält und weiterhin den Eingang zu der Bai erkennen läßt.

Alle Blicke ſind jetzt an das vor uns liegende Panorama, an den Schlafenden Rieſen und das hinter ſeinen Füßen liegende hohe Land gefeſſelt; die maleriſch ſchönen und zerklüfteten Berglehnen zu unſerer Rechten haben plötzlich allen Reiz verloren, denn die vor uns in den Land- und Gebirgsmaſſen ſich vollziehenden Umwandlungen ſind von ſo großartiger und mächtiger Wirkung, daß neben ihnen alles andere zurücktreten muß. Es iſt ein Schauſpiel von unbeſchreiblicher Größe und Schönheit, welches ſich vor unſern Augen abſpielt, und unwillkürlich ſuchen wir die Muſik zu erlauſchen, nach deren Rhythmus nur die Verwandlungen und Verſchiebungen vor ſich gehen können. Scheinbar iſt alles ſtill, in Wirklichkeit aber tönt das ganze All um uns in wunderbaren Harmonien. In leiſen, leichten Schwingungen ſchlagen geiſterhafte Schallwellen an unſer Ohr, das Verſtändniß für dieſe weichen, himmliſchen Töne dämmert in uns auf, dann erfaſſen wir ſie ganz und wiſſen nun auf einmal, was göttliche Sphärenmuſik iſt. Wir ſehen auch, welche Bilder ſich vor unſern Augen entfalten; wir glauben ſogar, dieſelben für unſere Lebenszeit in unſer Gedächtniß und unſer Herz aufgenommen zu haben und kommen ſchon nach einer Stunde zu der Erkenntniß, daß derartige Naturſchauſpiele zu groß ſind, um von den Menſchen ganz erfaßt werden zu können.

Aus hoher dunkler Wand bilden ſich durch den lichter und lichter werdenden blauen Hauch hindurch erkennbare Formen; die von der Sonne beſchienenen Theile erſcheinen uns anders, als die im Schatten liegenden; hier bringen die Sonnenſtrahlen Farben zur Entwickelung, dort ruhen ſie gleich einer glühenden Metallmaſſe auf einer ſteilen Bergwand; die Berge wandern hierhin und dorthin und ſchließlich behält das Bild doch feſte Geſtalt: Das Land ſcheidet ſich von dem Aether ab, trennt ſich von der Meeresflut, und ſteht dann als ein in die wunderbarſten Farben getauchtes Bildwerk von ſolcher Größe vor uns, daß es ſogar den kühnen Flug des Menſchengeiſtes im erſten Augenblick hemmt; es iſt ſchier erdrückend. Mit eigenen Augen mag ein jeder nach dem Grad ſeiner Begabung dieſe Wunder ſchauen;

Digitized by Google

das Geſehene aber in ſeiner ganzen Herrlichkeit zu ſchildern geht über menſchliches Können.

Mit 10 und 11 Knoten Geſchwindigkeit eilen wir dem Hafen zu. Auf den Berglehnen, welche das Stadtgebiet umſäumen, ſowie auf üppig belaubten, inmitten der Stadtgrenze gelegenen Hügeln werden Häuſer, neben und zwiſchen den Hügeln in der Ebene ganze Stadttheile ſichtbar. Zu Anker liegende Schiffe, von denen wir anfänglich nur die obern Maſtſpitzen ſahen, ſteigen über den Horizont und um 12 Uhr mittags dampfen wir in die ſchönſte Bai der Erde, wo die große Stadt mit den von ihr umſchloſſenen maleriſchen Hügeln, die herrliche weite Waſſerfläche und die großartige, durch hohe Bergketten gebildete Umgebung, ſich zu einem außergewöhnlichen Bild vereinen.

Der Commandant hat vorher ſchon in der Karte einen, in nächſter Nähe der Stadt und für die Verbindung mit dieſer bequem gelegenen Ankerplatz ausgewählt und ſteuert nach Peilung der betreffenden Landobjecte dorthin; ohne zu beachten, daß dieſer Platz innerhalb der aus fünf Panzer- und zwei Holzſchiffen beſtehenden, von einem Contreadmiral befehligten braſilianiſchen Flotte, d. h. zwiſchen dieſer und der Stadt liegt, denn ihm war nicht bekannt, daß fremde Kriegsſchiffe gehalten ſind, außerhalb der Braſilianer zu ankern. Dieſe aus ſeiner Unkenntniß hervorgegangene Platzwahl ſollte ſich übrigens bald als eine ſehr nützliche erweiſen.

Die Corvette, deren Geſchwindigkeit ſchon bei ihrer Annäherung an den gewählten Ankerplatz verringert wurde, dreht mit einem Bogen gegen die Stromrichtung, welche aus der Lage der zu Anker befindlichen Schiffe leicht erkennbar iſt. Der eine Anker fällt, das Schiff dampft langſam in der Stromrichtung weiter vorwärts, nach und nach raſſeln 200 m Kette aus der Klüſe und dann wird der Kettenſtopper geſchloſſen. Die Kette fängt an, ſteif zu kommen, die Maſchine wird geſtoppt und auf Rückwärtsgang geſtellt, der zweite Anker fällt, die Maſchine wird dann wieder und zwar endgültig geſtoppt, ſobald das Schiff ſteht. Hierauf werden von der Kette des zuletzt gefallenen Ankers nach und nach 100 m ausgeſteckt, während gleichzeitig von der erſten Kette ebenſoviel eingehievt wird, ſodaß nunmehr von beiden Ketten je 100 m außerhalb des Schiffs ſind. Die Ketten werden ebenſo, wie wir es vor Funchal geſehen haben, befeſtigt und das Schiff iſt vermoort. Dieſes Vermooren nimmt naturgemäß längere Zeit in Anſpruch und zwar ſo viel, daß man dieſe, eine Arbeit darſtellende Thätigkeit nicht mehr ein Ankermanöver nennen kann, weshalb wir

Digitized by

uns die Kenntniß, wie es bei solchem Manöver zugeht, bei einer andern Gelegenheit verschaffen wollen.

Noch ehe die Ankerarbeiten beendet sind, legt ein brasilianisches Boot längsseit. Der in demselben befindliche Beamte der Gesundheitsbehörde fragt nach dem Gesundheitspaß und dem Gesundheitszustand der Besatzung seit Verlassen des letzten Hafens und ertheilt dem Schiff, nachdem er von dem Schiffsarzt befriedigende Auskunft erhalten hat, Pratiqua, d. h. die Erlaubniß, mit dem Lande zu verkehren. Daß in der Stadt, wie wir später von anderer Seite hören, das Gelbe Fieber herrscht, verschweigt er uns aus Localpatriotismus.

Solange noch Alle Mann unter dem Befehl des Ersten Offiziers bei der Arbeit sind, vertritt, wie bei solchen Gelegenheiten stets, der Navigationsoffizier den Wachoffizier; sobald jedoch die Offiziere nach Beendigung des eigentlichen Manövers abtreten dürfen, erscheint der betreffende Wachoffizier wieder, und nun in dem für die Hafenwache vorgeschriebenen Anzug, um den Dienst zu übernehmen.

Hier dürfte der Platz sein, die Art und Eintheilung des Wachdienstes auf See wie im Hafen zu besprechen und in diese Besprechung gleichzeitig auch die Dienstverrichtungen derjenigen Personen, welche nicht an demselben theilnehmen, mit hineinzuziehen. Wir haben bisher von der Seefahrt schon so viel kennen gelernt, daß wir diesen Verhältnissen volles Verständniß entgegenbringen; andererseits werden wir die Eigenthümlichkeiten der weiterhin zu besprechenden verschiedenen Phasen des Schiffslebens leichter erfassen, wenn wir die dabei in Betracht kommende Thätigkeit der handelnden Personen bereits kennen. Wir wollen der Einfachheit halber mit dem Commandanten beginnen.

Er ist im Auslande, wie wir schon gehört haben, der Repräsentant Seiner Majestät des Kaisers. Er ist verantwortlich für das ihm anvertraute Schiff, für dessen Besatzung und für die Ehre der Flagge, welche über den Erdball zu geleiten er berufen ist. Ihm liegt es ob, das Schiff sicher über See zu führen, es vor Wasser-, Strandungs- und Feuersgefahr zu bewahren, es mit seinem gesammten Inventar in baulich gutem Zustand, see- und kriegstüchtig zu erhalten. Er hat auch für das körperliche und geistige Wohl der gesammten Besatzung und für ihre sachgemäße Ausbildung Sorge zu tragen. Er muß wissen, wie die Mannschaft sowol im kalten Klima, wie in den Tropen zu beschäftigen ist und was zur Erhaltung ihrer Gesundheit dient. Das leibliche Wohl der Menschen, ihre zweckmäßige Ernährung und Kleidung, die richtige, den Verhältnissen angepaßte Beschäftigung und die Be-

Digitized by Google

ſtimmung der zu gewährenden Zerſtreuungen bleiben ſeine Sorge. Er iſt nicht nur Seemann, ſondern muß auch genügende Kenntniſſe über den Schiffbau und das Maſchinenweſen, über Artillerie und Torpedoweſen, über Proviantartikel und Kleiderwirthſchaft haben, um in allen Fragen ſelbſtändig handeln zu können. Allerdings ſtehen ihm in allen Dienſtzweigen Hülfskräfte und auch beſondere Fachleute zur Seite, dieſe ſind aber zunächſt ihm verantwortlich und haben nur in ganz beſtimmten Fällen über ihn hinweg eine eigene Verantwortung zu tragen. So iſt der Commandant allein für diejenigen Maßnahmen verantwortlich, welche dazu dienen, die Mannſchaften vor Krankheit zu bewahren, während für die richtige Behandlung der Erkrankten naturgemäß nur der Arzt verantwortlich ſein kann. Der Commandant hat die Anordnungen für den Gebrauch und die Pflege der Maſchine zu geben, der Maſchineningenieur bleibt aber verantwortlich, daß dieſelbe ſachgemäß bedient wird, wie auch für die techniſche Ausführung etwa nothwendig gewordener Reparaturen.

Schließlich hat der Commandant die oft ſchwierige Aufgabe zu löſen, im Auslande in dem Verkehr mit fremden Kriegsſchiffen und Behörden, ſowie in ſeinem Auftreten wilden Völkerſchaften gegenüber, diejenige Form zu finden, welche die Ehre der eigenen Flagge hochhält und alles das vermeidet, was unfruchtbare Conflicte heraufbeſchwören kann.

Dem Commandanten zur Seite ſteht zunächſt der Erſte Offizier, welcher auf den größern Schiffen den Rang eines Stabsoffiziers bekleidet. Er iſt in Abweſenheit des Commandanten deſſen natürlicher Vertreter, ſonſt aber iſt er dies nur in gewiſſen Grenzen. Im Hafen allerdings leitet er den geſammten Tagesdienſt, auf See dagegen nur den ſogenannten innern Dienſt, da er mit der eigentlichen Schiffsführung, welche ſtets in der Hand des Commandanten ruht, nichts zu thun hat. Er überwacht die Innehaltung der Routine und verfügt etwa nothwendig werdende kleine Abweichungen von derſelben, ſofern dieſerhalb nicht die Befehle des Commandanten einzuholen ſind. Er beſtimmt nach vorheriger Verſtändigung mit dem Commandanten über die Ausführung der nothwendigen Arbeiten und iſt dieſem im Beſondern für die Ordnung und Reinlichkeit im Schiffe, für deſſen und des Inventars Erhaltung, ſowie für den innern Sicherheitsdienſt verantwortlich. Auch führt er die Aufſicht über die Verwaltung des Materials. Er iſt Vorſitzender der Kaſſencommiſſion und für die richtige Buchführung, ſowie den richtigen Beſtand der Kaſſe mit verantwortlich. Er bildet die Inſtanz zwiſchen der geſammten Beſatzung

Digitized by Google

und dem Commandanten. Alles in allem iſt er ein geplagter Mann, welcher von morgens 4 Uhr bis abends 9 Uhr keine Ruhe findet. Er iſt militäriſcher Befehlshaber und Verwaltungsbeamter, Oberkoch und Oberhandwerker, Oberſcheuerfrau und Oberwaſchfrau. Ueberall, wo etwas nicht ſo gehen will, wie es gehen ſoll, muß der Erſte Offizier eintreten, welcher ſich wiederum an den Commandanten wendet, wenn ſeine eigene Erfahrung nicht ausreicht, denn dieſer war ja auch lange genug Erſter Offizier, um in allen einſchlagenden Fällen rathen zu können. Während des ganzen Tages wandert er durch alle Räume des Schiffs, beaufſichtigt die Exercitien und die Arbeiten, überzeugt ſich von dem ordnungsmäßigen Zuſtand ſeines kleinen Reichs und findet nirgends Ruhe. In den unterſten verborgenſten Räumen wiſſen die Cadetten, die Deckoffiziere und die ausgeſandten Boten ihn zu finden, um ihm eine Meldung zu machen, ſeine Unterſchrift zu fordern oder eine Frage an ihn zu ſtellen. Nur die Nacht von abends 9 Uhr bis morgens 4 Uhr gehört ihm, wenn nicht außergewöhnliche Fälle ſeine Anweſenheit an Deck erfordern oder eine Meldung an ihn erheiſchen.

Die nächſtälteſten Offiziere nach dem Erſten Offizier ſind der Navigationsoffizier und der Artillerieoffizier, welche zu ihm zwar in einem Unterordnungsverhältniß ſtehen, in ihrem eigentlichen Dienſt aber nur dem Commandanten unterſtellt ſind.

Der Navigationsoffizier iſt der nautiſche Beirath des Commandanten, er überwacht den Curs des Schiffs und muß ſtets wiſſen, wo daſſelbe ſich befindet. Er macht die aſtronomiſchen Beobachtungen und die Ortsberechnungen, iſt verantwortlich für die gute Erhaltung aller nautiſchen Inſtrumente und muß deren Fehler feſtſtellen, auch hat er die Verwaltung des geſammten Navigationsinventars. Er thut auf den größern Schiffen keinen Wachdienſt, muß dann aber Tag und Nacht jederzeit bereit ſein, wenn ſein beſonderer Dienſt ihn ruft.

Der Artillerieoffizier leitet die Ausbildung der Mannſchaft an den Kanonen, hat die Verwaltung des geſammten Artillerieinventars, einſchließlich der Munition, und iſt zweites Mitglied der Kaſſencommiſſion. Auf den großen Panzerſchiffen iſt dieſer Offizier ebenfalls wachfrei.

Kapitänlieutenants und ältere Lieutenants zur See verſehen den Dienſt der Wachoffiziere. Ihre Zahl richtet ſich nach der Größe des Schiffs; aber wenn die Raumverhältniſſe es irgend geſtatten, erhalten

Digitized by Google

auch die kleinen für weite Reisen bestimmten Schiffe mindestens drei Wachoffiziere, von denen dann allerdings einer den Dienst des Navigations- und ein anderer den des Artillerieoffiziers mit versehen muß. Die Corvetten haben stets neben einem Navigationsoffizier drei, die Fregatten und großen Panzerschiffe vier Wachoffiziere. Diese letztere Zahl wird aber aus allgemeinen Zweckmäßigkeitsgründen nie, auch nicht auf den größten Schiffen überschritten, weil der Dienst bei dieser Zahl nicht mehr zu schwer ist und andererseits die Nothwendigkeit, mit dem Offiziersmaterial nicht zu verschwenderisch umzugehen, eine gewisse Einschränkung gebietet.

Die Eintheilung des Wachdienstes ist auf See und im Hafen eine verschiedene.

Auf See währt eine Wache nie länger als vier Stunden, sodaß jeder Offizier, wenn sie nur zu Dreien sind, nach vierstündiger Wache eine achtstündige Ruhe hat, sofern nicht anderer Dienst in diese Zeit fällt, und daß einer vierstündigen Wache zwölf Stunden Ruhe folgen, wenn sie zu vieren sind. In dieser letztern Ruhepause liegt der große Unterschied zwischen der Schwere des Wachdienstes, je nachdem er von drei oder vier Offizieren versehen wird; bei drei Offizieren hat jeder jede Nacht vier Stunden Wache, wogegen bei vieren ein jeder jede vierte Nacht frei hat und dies als eine ganz außerordentliche Wohlthat empfindet. Um nun aber zu erreichen, daß nicht jeder Offizier an jedem Tage und in jeder Nacht dieselben Wachen zu gehen hat, wie dies ja auch von besonderer Bedeutung für den Wachdienst der Mannschaft ist, hat man eine der sechs vierstündigen Wachen des Tages in zwei Wachen zu je zwei Stunden theilen müssen und hierzu die Zeit von 4 bis 8 Uhr abends gewählt, sodaß um $6^1/_2$ Uhr nach dem Abendessen der Mannschaft und nach der Hauptmahlzeit der Offiziere der Wachwechsel vor sich geht und durch die ungerade Zahl von sieben Wachen, welche sich in die vierundzwanzig Tagesstunden theilen, eine fortlaufende Aenderung in der Reihenfolge der Wachgänger für eine Reihe von Tagen gesichert ist.

Im Hafen währt die Wache dem Namen nach als Tageswache vierundzwanzig Stunden und zwar von morgens 8 bis wieder morgens 8 Uhr, da auf einem Kriegsschiff der Tag eigentlich erst mit dem Augenblick, wo die Flagge geheißt wird, d. i. um 8 Uhr vormittags beginnt und die Zeit vor acht Uhr noch zu dem Nachtdienst gerechnet wird. Der Offizier, welcher während seines Dienstes auf dem Oberdeck sein muß, kann indeß nicht die ganze Zeit dort aushalten, und so wird

Digitized by Google

er zu den Mahlzeiten von seinem Nachfolger im Dienst, welcher die nächste Tagwache zu versehen hat und Piketoffizier genannt wird, verfangen und dieser löst ihn auch abends 8 Uhr ab, um die Abendwache bis 12 Uhr nachts zu gehen, während der demnächstige Nachfolger dieses Offiziers, der Contrepiketoffizier, die Mittelwache von 12 bis 4 Uhr nachts geht und um 4 Uhr wieder von dem Offizier der eigentlichen Tagwache abgelöst wird. Diese Diensteintheilung ist wol deshalb getroffen worden, damit im Hafen ein jeder Wachoffizier doch wenigstens jeden vierten Tag das Land für vierundzwanzig Stunden und der Offizier, welcher die Nachtmittelwache zu gehen hat, es für den laufenden Tag und Abend besuchen kann. Um nun auch den Wachoffizieren auf denjenigen Schiffen, wo sie nur zu dreien sind, dies zu ermöglichen, muß hier der Navigationsoffizier im Hafen als vierter Wachoffizier mit einspringen.

Mit diesem Wachdienst, der, wie wir gleich sehen werden, auch für die Mannschaft nach denselben Grundlagen geregelt ist, hängt die ganze Zeiteintheilung auf den Schiffen, nicht nur auf denen der Kriegsmarinen, sondern auch auf den Kauffahrern zusammen, und aus dieser Eintheilung ist die an Bord übliche besondere Art der Zeiten-Angabe durch das Glasenschlagen hervorgegangen.

Da auf See die ganze Mannschaft, auf den mit Takelage ausgestatteten Schiffen immer, sonst in der Regel mit ihrer Hälfte auf Wache ist, sodaß sich ununterbrochen vier Stunden Wache mit vier Stunden Freiwache ablösen, hat unsere bürgerliche Zeitrechnung mit der Zwölf-Stunden-Eintheilung für den Schiffsdienst nur geringe Bedeutung, und da es ferner nicht gut angängig ist, große Schlaguhren in den Schiffen anzubringen, so hat man sich mit der vierstündigen Zeitrechnung in der Weise begnügt, daß durch die Schiffsglocke nur der Ablauf von halben Stunden mit einzelnen Glockenschlägen angekündigt wird, weil nur mit halben gerechnet wird. Auf die vollen Stunden fallen der Wachwechsel, der Beginn der Mahlzeiten, die Musterungen und die Postenablösungen innerhalb der Wache; auf die halben die Arbeiten und Exercitien, sowie die Ablösung der Posten zu den Mahlzeiten.

Die halben Stunden werden mit einer ungeraden, die vollen mit einer geraden Zahl von Schlägen angegeben. $12^1/_2$, $4^1/_2$ und $8^1/_2$ Uhr werden mit einem Schlag; 1, 5 und 9 Uhr mit zwei; $1^1/_2$, $5^1/_2$ und $9^1/_2$ Uhr mit drei Schlägen verkündet, sodaß auf 4, 8 und 12 Uhr acht Schläge fallen. In frühern Zeiten nun hatte man noch keine

Digitized by Google

billigen Uhren, welche im Stande waren, den Einflüssen der Feuchtigkeit auf See zu widerstehen, und behalf sich deshalb mit einem halbstündigen Stundenglas, welches nach Entleerung des Sandes aus dem einen in das andere Glas den Ablauf einer halben Stunde anzeigte und die Veranlassung wurde, den jedesmaligen Zeitabschnitt, nach welchem das Glas umgedreht werden mußte, mit der zugehörigen Zahl und mit „Glas" zu bezeichnen. Daraus ist der Ausdruck „Glasen schlagen" und die Bezeichnung der halben Stunden nach „Glas" entstanden. So bedeutet ein Glas den Ablauf der ersten halben Stunde einer Wache, vier Glas den Ablauf der zweiten vollen Stunde, acht Glas den Ablauf der vierten Stunde und denjenigen der Wache. Mit der Bezeichnung der alten Zeiteintheilung hat man nun auch die eigenthümliche Bezeichnung beibehalten und wol deshalb, weil man keinen zweckmäßigen Ersatz dafür gefunden hat. Die Wachuhr hängt hinten vor der Commandantenkajüte und die Glocke vorn im Schiff bei der Küche; der Posten vor der Kajüte ruft die Glasen aus und der Posten vorn schlägt sie. Da ist nun ein leicht verständlicher kurzer Ruf Bedingung und es wird nicht leicht ein den Gegenstand bezeichnendes Wort zu finden sein, welches als Commandoruf das Wort „Glas" ersetzen kann. „Schläge" ist aus verschiedenen Gründen unanwendbar, es hat zwei Silben, ruft sich schlecht und würde auch wahrscheinlich Veranlassung zu Unfug geben, wie wir bei anderer Gelegenheit erfahren werden.

Nicht nur die Eintheilung des Wachdienstes ist auf See und im Hafen verschieden, sondern der Dienst selbst ist es auch. Er zerfällt zwar im Hafen wie auf See gleichmäßig in zwei Theile, in die Sorge für das Schiff und die Aufsicht über die Innehaltung des innern Dienstes; aber der erstere Theil gestaltet sich ganz anders, je nachdem das Schiff auf See in Bewegung ist oder im Hafen fest vor Anker liegt. Auf See ruht die Schiffsführung in der Hand des Wachoffiziers, solange der Commandant nicht an Deck anwesend ist. Er ist diesem für den richtigen Curs des Schiffs und für die Segelführung, welche er den Windverhältnissen anzupassen hat, verantwortlich. Er muß seiner Aufgabe ganz gewachsen sein, das Wetter beurtheilen und den vielfachen Gefahren, welchen ein Schiff ausgesetzt ist, begegnen können. Er darf weder durch unnöthige Segelmanöver die Wachmannschaft in ihren sonstigen Arbeiten oder ihrer Ruhe stören, noch darf er durch zu langes Zaudern das Schiff in Gefahr bringen. Er muß auf Wind und Brandung, auf Schiffe und treibende Wracks achten. In seiner

Digitized by

Hand ruht zeitweise die Sicherheit des Schiffs und das Leben der ganzen Besatzung. Im Hafen dagegen beschränkt sich die Sorge für das Schiff auf die allgemeine Sicherheit, welche durch Schäden an dem Anker und den Ketten, oder durch Zusammenstoß mit einem andern in Bewegung befindlichen Schiff gefährdet werden kann; auf die gegen heftige Böen, welche den Anker aus dem Grunde reißen können; darauf, daß bei aufziehenden Gewittern die Blitzableiter hergerichtet werden, und bei starken Regengüssen das sich zusammenziehende Hanftauwerk gelockert wird, ehe es reißen oder sonstigen Schaden anrichten kann. Daneben nun nimmt ihn noch die nach außen hin zu übende Repräsentation, in welchem Punkt ein Kriegsschiff im Auslande mancherlei zu thun hat und gar nicht vorsichtig genug handeln kann, sehr in Anspruch, wie wir später sehen werden.

Neben diesem rein seemännischen Dienst hat der Wachoffizier aber noch manch andere Bürde zu tragen. Jeder ist der Führer einer „Division" genannten Abtheilung der Mannschaft, für welche er zu sorgen hat. Er hat die Leute seiner Abtheilung zur Reinlichkeit und Ordnung zu erziehen, sie am Geschütz und mit den Handwaffen auszubilden, für ihre Dienstinstruction zu sorgen und den Bekleidungsstand, wie auch ihre Geldangelegenheiten zu überwachen. Er führt bei den allgemeinen Segelmanövern den Befehl über einen Mast, bei dem Gefechtszustand des Schiffs den über eine Batterie, bei dem Boots- und Landungsmanöver befehligt er ein Boot und am Lande einen Zug oder die Landungsbatterie. Hiermit noch nicht genug, hat ein jeder dieser Herren auch noch die verantwortliche Oberaufsicht über die Verwaltung eines Details und muß die hierbei erforderlichen Verhandlungen über Verluste und Beschädigungen aufnehmen; ferner tagt er in verschiedenen Commissionen, gibt Unterricht an die Cadetten, übt Richterpflichten und hilft jeden dritten oder vierten Tag bei der Bestecksrechnung. Viel bleibt da von der wachfreien Zeit nicht für ihn übrig, es sei denn, daß einmal im Hafen wichtige größere Arbeiten im Schiff, oder auf See ein kleiner Sturm den gewöhnlichen Routinedienst hemmen.

Sieben Unterlieutenants vervollständigen das Seeoffiziercorps einer etatsmäßig besetzten Kreuzerfregatte. Von diesen sind vier den Wachoffizieren zugetheilt, gehen mit ihnen Wache und führen dabei die Aufsicht über den vordern Theil des Schiffs. Sie thun bei der Division ihres Wachoffiziers Dienst und sind bei seiner Batterie Zugführer an den Geschützen. Ein fünfter versieht Adjutantendienst bei dem Commandanten, sechs und sieben unterstützen den Ersten Offizier

Digitized by Google

in der Aufrechterhaltung der Ordnung in den untern Räumen. Dem einen ist das Zwischendeck, dem andern das Batteriedeck zugewiesen.

Der Dienst der Aerzte, des Maschineningenieurs und Zahlmeisters ergibt sich aus der Chargenbezeichnung von selbst.

All die vorgenannten Personen, welche mit Ausnahme des Commandanten der Offiziermesse angehören, bilden den Stab, während die Deckoffiziere, welche Feldwebelsrang haben, zum Unterstab gehören; diese bilden eigentlich den besondern Stab des Ersten Offiziers und sind die Personen, welche aus dem Stand der Gemeinen und Unteroffiziere hervorgegangen, vorzugsweise als Techniker für das Schiff und dessen gesammte Ausrüstung zu sorgen haben. Sie sind unter der Oberaufsicht der Detailoffiziere die eigentlichen Verwalter des Inventars und nach ihnen sind die verschiedenen Details benannt, wie schon in der Einleitung hervorgehoben worden ist. Die vorkommenden Deckoffiziere sind:

Der Bootsmann, welcher für das äußere Aussehen des Schiffs, für die Takelage, die Anker und Ketten, für die Wasserkasten, das Reinigungsgeschirr und manches andere verantwortlich ist. Im Besondern hat er auch für die Ordnung auf dem Oberdeck zu sorgen.

Der Feuerwerker, welcher für die Brauchbarkeit der Artillerie und der Handwaffen, sowie für die Ordnung in den Munitionskammern verantwortlich ist. Ihm fällt die Aufrechterhaltung der Ordnung in der Batterie mit zu und in dieser Hinsicht steht er auch unter dem Unterlieutenant des Batteriedecks.

Der Torpeder, welcher die gesammten Torpedoeinrichtungen unter sich hat.

Der Steuermann, welcher der Gehülfe des Navigationsoffiziers ist und diesen in allen Dingen zu unterstützen hat. Er verwaltet die nautischen Instrumente, hat die Apparate zum Loggen und Lothen von Zeit zu Zeit auf die Richtigkeit der Marken zu prüfen und die bekannt gewordenen Verbesserungen der Seekarten und nautischen Bücher in diese einzutragen. Er ist im Besondern für die Sicherheit der Steuereinrichtung verantwortlich. Neben dem Navigationsdetail ist ihm auch die Verwaltung des Verwalter(Zahlmeister)details übertragen, weil hierfür kein besonderer Deckoffizier vorhanden ist, wie auch der Navigationsoffizier als Detailoffizier eintritt, weil bestimmungsmäßig das Inventar von Offizieren und nicht von Beamten verwaltet wird.

Der Zimmermann. Er ist für den ganzen Schiffsrumpf, ob derselbe aus Holz oder Eisen, verantwortlich; desgleichen unterliegen seiner

Digitized by

Obhut die Masten und Raaen, die Pumpen, die Boote, die Möbel und dergleichen mehr.

Der Materialienverwalter hat die Verwaltung des gesammten Materials und auch die Rechnungslegung über das Inventar nach den ihm zugehenden Benachrichtigungen über Verluste ꝛc.

Der Stabswachtmeister, welcher seinem Dienst nach auch zu den Deckoffizieren zu rechnen ist, aber kein Detail verwaltet, versieht den Polizeidienst. Er führt die Strafverzeichnisse, hat die Arrestzellen unter seiner Aufsicht und ist im Besondern noch für die Ordnung im Zwischendeck verantwortlich.

Schließlich sind noch die Maschinisten zu nennen, welche nach ihrem Rang zu den Deckoffizieren gehören, aber ganz andere Dienstverrichtungen haben. Denn während die Detaildeckoffiziere weder Wach- noch sonstigen militärischen Dienst thun, versehen die Maschinisten den eigentlichen Wachdienst in der Maschine, wo sie in drei Wachen den Gang der Maschine zu überwachen haben. Sie verwalten kein Detail, weil das gesammte Maschineninventar allein von dem Maschineningenieur, bezw. auf kleinern Schiffen, die keinen Ingenieur haben, von dem leitenden Obermaschinisten verwaltet wird.

Die Deckoffiziere und die in gleichem Rang stehenden Personen bilden die Deckoffiziermesse. Sie haben einen gemeinschaftlichen Wohn- und Speiseraum, und diejenigen von ihnen, welche ein Detail verwalten, haben auch eine Schlafkammer für sich, während die andern Deckoffiziere sich zu zwei und drei mit nur einer Kammer behelfen müssen.

Dem Rang nach folgen jetzt die Seecadetten, welche verschiedenerlei Dienst thun, um zu lernen, und hierbei auch den Offizieren in mancher Hinsicht zur Hand gehen. Sie müssen aber heutzutage auch auf den Schiffen so viel auf der Schulbank sitzen und haben während der Seefahrt so viel Theorie zu lernen, daß für die Praxis nur wenig Zeit bleibt und sie in dem eigentlichen Dienstbetrieb kaum noch als voll mitrechnen. Sie sind als Schüler anzusehen, welche für den Beobachter jedes Interesse verloren haben.[1] Sie bilden die Cadettenmesse und haben einen gemeinsamen Raum, welcher als Wohn-, Schul- und Speisezimmer dient; sie schlafen an geeigneten Plätzen in Hängematten.

---

[1] In der neuesten Zeit soll der Unterricht der Seecadetten an Bord wieder mehr eingeschränkt worden sein, sodaß sie jetzt wieder vornehmlich Verwendung in dem praktischen Dienst finden.

Digitized by Google

Die Unteroffiziere führen die Bezeichnung „Maat", ein Ausdruck, welcher dem Holländischen entlehnt ist und eigentlich Gehülfe bedeutet. So erscheint die Bezeichnung auch stets in Verbindung mit der Chargenbezeichnung eines Deckoffiziers. Es gibt Bootsmanns-, Feuerwerks-, Maschinisten-, Materialienverwalters-, Steuermanns-, Torpeder-, Zimmermanns- und Wachtmeisters-Maate.

Die Bootsmannsmaate sind die eigentlichen Matrosen-Unteroffiziere und nur der älteste von ihnen gilt als Gehülfe des Bootsmanns, während die Maate der andern Chargen lediglich die Gehülfen der betreffenden Deckoffiziere sind. Die Maschinistenmaate, welche ebenfalls wie die Maschinisten Wachdienst in der Maschine thun, nehmen natürlich, ebenso wie diese, eine besondere Stellung ein.

Neben den bereits genannten Unteroffizieren finden wir aber auch noch solche, die nicht direct einem Deckoffizier unterstellt sind, sondern die ältesten ihrer Klasse vorstellen, nämlich Büchsenmachersmaat, Bottelier, Lazarethgehülfen, der Koch für die Mannschaft, der Malersmaat, Segelmachersmaat, Zahlmeisteraspirant und der Schreiber.

Der Büchsenmachersmaat ist mit dem Feuerwerker für die stete kriegsbrauchbare Beschaffenheit aller Waffen verantwortlich und hat die nothwendig werdenden Ausbesserungen auszuführen.

Den Dienst des Botteliers haben wir bereits kennen gelernt.

Der Malersmaat hat kleinere und die feinern Malerarbeiten auszuführen und für die großen, von den Matrosen auszuführenden Arbeiten die Farben streichrecht herzurichten.

Der Segelmachersmaat hat mit seinen Gasten und den ihm bei größern Arbeiten aus den Matrosen zucommandirten Hülfskräften die Segel, Flaggen, und was sonst in dieses Gebiet schlägt, auszubessern, bezw. neu anzufertigen.

Die Beschäftigung der übrigen ergibt sich aus der Chargenbezeichnung.

Die Bootsmannsmaate, mit Ausnahme des ältesten, versehen denselben Dienst wie die Matrosen; sie gehen in zwei Wachen, sind Vorleute in der Takelage und an den Masten, sind die Nummern 1 (Geschützkommandeure) an den Kanonen, steuern die Boote, führen kleine Abtheilungen der Landungsmannschaften und haben bei jedem Manöver und jedem Dienst ihre besondern Posten. Der älteste von ihnen, welcher, wie schon angeführt, wachfrei und Gehülfe des Bootsmanns ist, hat im Besondern die Verwaltung des Trinkwassers unter sich und die Aufsicht in den dem Bootsmann unterstellten Lasträumen,

Digitized by Google

auch führt er die Liste über die Vertheilung sämmtlicher Posten im Schiff. Er wird mit dem Namen Lastunteroffizier bezeichnet.

Die Steuermannsmaate, welche das Steuermannsexamen, wie es für den Steuermann der Kauffahrer vorgeschrieben ist, abgelegt haben müssen, versehen den Wach- und Aufsichtsdienst bei dem Steuerruder und gehen, da sie während ihrer Wache sich nicht zeitweise hinlegen können, sondern unausgesetzt den Kompaß im Auge behalten müssen, in drei Wachen, haben also nach einer vierstündigen Wache acht Stunden Ruhe. Sie haben vornehmlich darauf zu achten, daß die Leute am Ruder den befohlenen Curs genau steuern; messen halbstündlich die Fahrt des Schiffs, wenn dies nicht die Cadetten thun; versehen den Signaldienst, wenn dies nothwendig wird; verzeichnen vorläufig die ihnen von dem Wachoffizier gegebenen und für das Logbuch bestimmten Angaben und stehen diesem für alle in das nautische Gebiet schlagenden Dienstverrichtungen zur Seite.

Die drei Feuerwerksmaate gehen in der Weise in der Batterie Wache, daß am Tage stets einer von ihnen zur Aufrechthaltung der Ordnung dort anwesend ist und des Nachts ebenda sich einer an einem Ort befindet, wo er gleich gefunden werden kann. Er hat die Befehle des Wachoffiziers zur Lösung von Signalschüssen oder zum Abbrennen von Raketen bezw. Fackelfeuern auszuführen.

Die Zimmermannsmaate, von denen mindestens einer als Taucher ausgebildet sein muß, stehen am Tage zur Verfügung des Zimmermanns; zwei von ihnen aber, für jede Wache einer, und die Zimmermannsgasten gehen die Seewachen der Matrosen mit. Sie können zwar während der Nacht auf Deck oder in der Batterie schlafen, müssen aber jederzeit bereit sein, wenn man ihrer bedarf. Sie haben den Wasserstand im Schiff zu messen, d. h. die Pumpen zu peilen; bei Havarien müssen sie sofort mit ihren Aexten zur Stelle sein und in diesem Fall, wie die Matrosen, in die Takelage oder auf das Bugspriet entern; sie haben bei etwa ausbrechendem Feuer ungesäumt die Pumpen als Spritzen herzurichten.

Die übrigen Unteroffiziere, wie auch die dem Civilstand angehörigen Köche und Aufwärter (Stewards), thun keinen Wachdienst, sondern gehören zu den Freischläfern, haben aber vollen Tagesdienst.

Die Unteroffiziere haben keinen abgeschlossenen Wohn- und Speiseraum für sich, sondern sie leben und schlafen mit den Gemeinen zusammen. Diejenigen, welche nicht Backsälteste sind, essen allerdings an besondern Tischen und ein Theil von ihnen schläft auch an einem

Digitized by Google

gemeinsamen Platz im Zwischendeck oder in der Batterie in Hängematten, die andern aber haben ihre Schlafplätze unter der Mannschaft, um in denjenigen Fällen, wo die Besatzung unerwartet alarmirt wird, mit dafür zu sorgen, daß das Aufstehen der Leute und das bei Klarschiff oder Feuer erforderliche Beseitigen der Hängematten sich ohne Unordnung vollzieht.

Die Mannschaft zerfällt, wie wir früher schon gesehen haben, in drei Gruppen: in das seemännische, das Maschinen- und das Handwerkerpersonal. Auf den großen Panzerschiffen, welche wegen der ungenügenden Stärke unsers seemännischen Ersatzes theilweise auch mit Seesoldaten (Infanteristen) besetzt werden müssen, treten diese als vierte Gruppe, als Hülfskräfte, hinzu. Wir wollen sie hier aber nicht weiter mit berücksichtigen.

Die drei (zuerst genannten) Gruppen scheiden sich noch einmal in Wachgänger und Freischläfer.

Zu den Wachgängern gehören das seemännische und das Maschinenpersonal, sowie ein Theil der Handwerker; der größere Theil der letzteren und Abcommandirte von den beiden andern bilden die Freischläfer. Diese, welche nur zu solchem seemännischen und militärischen Dienst herangezogen werden, wo jedermann seinen Posten ausfüllen muß, wie bei den Segelmanövern mit Alle Mann, bei dem Klarschiff, dem Feuerlärm und dem Reinschiff, sind von dem Wachdienst, dem kleinen Exercirdienst und von jedem Nachtdienst befreit, sofern nicht des Nachts die ganze Besatzung alarmirt wird.

Den eigentlichen Wachdienst versieht das seemännische Personal. Dasselbe ist in zwei Wachen, in die Backbord- und die Steuerbordwache eingetheilt und löst sich auf See — Tag und Nacht durchgehend — von vier zu vier Stunden ab, während im Hafen immer nur ein Viertel der jeweiligen Wachmannschaft auf Deck zu sein braucht und die Eintheilung dann eine andere ist. Die Backbordwache setzt sich aus denjenigen Mannschaften zusammen, welche die geraden Schiffsnummern haben; die ungeraden Nummern bilden die Steuerbordwache.

Das Maschinenpersonal, welches, wenn das Schiff nicht unter Dampf ist, auf See auch mit Deckwache geht, um die Wachmannschaft zu verstärken und hauptsächlich, um die Leute zu zwingen, wenigstens einen Theil des Tages auf Deck in der frischen Luft zuzubringen, und um ihnen auch eine angemessene Bewegung zu verschaffen, geht während des Dampfens in der Maschine in drei Wachen, sodaß einer vierstündigen Arbeitsleistung immer acht Stunden Ruhe

Digitized by Google

folgen. Dasselbe setzt sich neben den Maschinisten aus den Maschinistenmaaten, welche nur Dienst in der eigentlichen Maschine thun, und dem Heizerpersonal, das nur Dienst in dem Heizraum vor den Feuern und in den Kohlenbunkern (die Lasten, wo die Kohlenvorräthe gelagert sind) versieht, zusammen. Die Unteroffiziere der Heizer werden Feuermeister, von denen es auf den großen Panzerschiffen auch solche mit Deckoffiziersrang gibt, genannt. Unter den Heizern müssen sich stets einige gelernte Schlosser befinden, um die auf dem Schiff vorkommenden Eisenarbeiten ausführen zu können; einer hat unter dem Maschineningenieur die Verwaltung der aus den Schiffsvorräthen an die Maschine abgegebenen Materialien.

Die Handwerker, welche sich aus Zimmermannsgasten (Zimmerleute und Tischler), Segelmachersgasten, einem Malersgast, Schuster, Schneider, Böttcher (der Gehülfe des Botteliers) und Bäcker zusammensetzt, thun mit Ausnahme der Zimmermannsgasten, die ja mit den Matrosen Nachtwache gehen, keinen Wachdienst und zu diesen Freischläfern müssen wir noch eine ganze Reihe von abcommandirten Matrosen rechnen, welche nach Ablauf einer gewissen Zeit durch andere ersetzt werden: die in die Messen und zu den Köchen zur Hülfeleistung commandirten Leute; den Lastmann, welcher der Gehilfe des Lastunteroffiziers ist; die Hellegatsleute, welche in den Hellegats für Ordnung zu sorgen haben und an der Verwaltung des Inventars mit theilnehmen; den Lampenputzer, zu welchem Dienst oft auch ein Heizer verwendet wird; den Thierbändiger, welcher das mitgeführte Schlachtvieh zu füttern und zu pflegen hat; den Gallionsinspector, welchem die Reinhaltung der Bedürfnißanstalten obliegt; die Batterie- und Zwischendecksaufklarer, welche in diesen Räumen für Ordnung sorgen und den ganzen Tag mit ihren Besen hin- und hergehen; die Bootsmannstakler, welche die laufenden Takler-Arbeiten machen und dem Bootsmann zur Reinhaltung der Außenwände des Schiffs zur Verfügung stehen.

Der Dienst der Handwerker ist auf See und im Hafen der gleiche. Die Arbeitsstunden für ihr Handwerk fallen in die Zeit von $9\frac{1}{2}$ bis $11\frac{1}{2}$ Uhr vormittags und von 2 bis 4 Uhr nachmittags; während der übrigen Tagesstunden zwischen 4 bezw. 5 morgens und 6 Uhr abends nehmen sie an dem allgemeinen Schiffsdienst theil, auch werden sie zu den allgemeinen in die Arbeitsstunden fallenden Exercitien mit herangezogen.

Der Hafendienst des wachegehenden seemännischen und des Maschinenpersonals weicht erheblich von demjenigen auf See ab. Das

Digitized by Google

Maschinenpersonal wird im Hafen neben den rein militärischen Exercitien nur mit Arbeitsdienst in der Maschine beschäftigt, welcher in der Regel ziemlich umfangreich ist. Es müssen hier die Maschine und die Maschinenräume sehr eingehend gereinigt werden und in der Regel ist es auch nothwendig, einzelne Maschinentheile zu diesem Behufe oder zur Prüfung ihrer fernern Zuverlässigkeit auseinanderzunehmen.

Die Personen des seemännischen Theils der Besatzung, welche während der Fahrt des Schiffs mit rastloser Thätigkeit helfen, dasselbe sicher über See zu führen, werden im Hafen zu ganz andern Menschen. Theilweise sind sie nun die Hüter einer schwimmenden Kaserne, zum andern Theil vermitteln sie die Verbindung zwischen Schiff und Land. Ein Theil ihres Dienstes besteht darin, hochgestellten Persönlichkeiten die diesen zukommenden äußern Ehren zu erweisen, und schließlich ist, mit ganz verschwindenden Ausnahmen, ein jeder von ihnen durch seine persönliche Haltung und seinen Eifer, dem Ganzen zu dienen, bestrebt, das Auftreten der Flagge im fremden Lande und vor fremden Kriegsschiffen zu einem möglichst würdevollen und Achtung gebietenden zu machen. Es ist ja naturgemäß, daß jeder Mensch seinen Nationalstolz hat; aber trotzdem wirkt es erhebend, wenn man sieht, wie in solchem Fall Menschen, denen man nach ihrer Erziehung und ihrem Bildungsgrad ein so ausgeprägtes Vaterlandsgefühl, das sonst ja nur in Kriegswirren zum Durchbruch kommt, nicht glaubte zutrauen zu können, sich mit Leib und Seele zu ihrer Flagge gehörig betrachten.

Diese Eigenschaft tritt namentlich in dem Bestreben, es in der Sauberkeit und Nettigkeit des Anzuges, in der Sauberkeit der Boote und deren Schnelligkeit beim Rudern, in der vollkommensten Ausführung aller Exercitien und in dem musterhaften Aussehen des Schiffs allen andern zuvorzuthun, hervor.

Allerdings fügt es sich zuweilen auch so, daß die Herren Matrosen eine besondere Ehre darin suchen, bei Zwistigkeiten am Lande mit fremden „Mariners" die beste Faust zu schlagen und ein Wirthschaftslocal von allen Angehörigen fremder Nationalitäten auf dem kürzesten Wege zu säubern. Solche Raufereien gehören bei unsern Matrosen allerdings zu den Seltenheiten; wenn sie aber in eine Schlägerei verwickelt werden, dann zeigen sie sich in der Regel als Meister des Hinauswerfens.

Der Wachdienst im Hafen ist so geregelt, daß sich eine Hälfte der Seewache dem Namen nach vierundzwanzig Stunden, ebenso wie es bei den Offizieren der Fall ist, von 8 Uhr vormittags des einen

Digitized by Google

Tages bis zur gleichen Zeit des andern Tages im Wachdienst befindet, während in Wirklichkeit nur ein kleiner Theil der jeweiligen Wache zum Dienst herangezogen wird. Jede Seewache ist hierzu, um eine gleichmäßige Ablösung zu erzielen, in zwei gleich starke Hälften eingetheilt und diese sind noch einmal in sogenannte Quartiere halbirt. Wir haben daher eine Backbord- und eine Steuerbordwache, und von jeder dieser Wachen noch eine erste und eine zweite Hälfte, von welchen die erstere noch einmal in das erste und dritte, die letztere in das zweite und vierte Quartier getheilt ist.

Aus der Hälfte der Wache werden nun sowol die eigentlichen Wachmannschaften ausgewählt, welche die sogenannte Sicherheitswache bilden, wie auch die Fallreepsgasten, welche den Ehrendienst am Fallreep versehen und nebenbei noch andere Verrichtungen haben. Die Sicherheitswache stellt die Posten und muß außerdem noch so stark sein, daß sie mit 16 bis 20 Mann als Ehrenwache aufziehen kann, wenn der Commandant das Schiff verläßt und zu demselben zurückkehrt, oder wenn Flaggoffiziere (Admirale und Commodore), sowol der eigenen Flagge wie fremde, das Schiff besuchen. Diese Ehrenwache tritt aber nur so lange unter das Gewehr, als die Flagge weht, d. i. von morgens 8 Uhr bis zu Sonnenuntergang.

Zwei Bootsmannsmaate sind dauernd auf dem Oberdeck anwesend. Der eine versieht den Aufsichts- und Wachdienst auf dem Vordeck, der andere hat den Fallreepsdienst und gibt von dem Großmast aus, wo er seinen Stand hat, mit der Pfeife die für die untern Schiffsräume bestimmten Befehle des Wachoffiziers weiter.

An Posten sind zu stellen: einer auf der Back und an jedem Fallreep einer, einer bei der Küche, einer bei den Bedürfnißanstalten für die Mannschaft und zwei bei den Munitionskammern. Die Posten auf der Back und die an den Fallreeps haben Sorge zu tragen, daß kein Boot unangemeldet sich dem Schiff nähert. Sie verhindern, daß verbotene Waaren in das Schiff geschmuggelt werden und daß Leute ohne Urlaub das Schiff verlassen bezw. Urlaubsüberschreiter dasselbe ungesehen und auf verbotenen Wegen wieder betreten. Derjenige an dem Steuerbordfallreep hat noch darauf zu achten, daß nur solche Boote, welche dazu berechtigt sind, hier anlegen, weil dieses Fallreep nur für Offiziere bestimmt ist, wie wir weiterhin noch sehen werden.

Als Ausguckposten für die sich auf dem Hafen abspielenden Ereignisse, welche in dem Ein- und Auslaufen von Schiffen, in dem Kentern von Booten, Havarien fremder Schiffe, welche etwa der Hülfe

Digitized by Google

bedürfen, u. ſ. w. beſtehen können, dienen die Steuermannsmaate, welche im Hafen auf der Commandobrücke auch in drei Wachen gehen und hier ein Fernrohr zur Ausübung ihres Dienſtes erhalten.

Während der Nacht iſt nur ein Quartier auf Wache, um ein Rettungsboot bemannen zu können und die Ankerkette auszuſtecken, wenn dies wegen auffriſchendem Wind nothwendig werden ſollte.

Die Thätigkeit der Fallreepsgaſten iſt eine ganz beſondere, welche urſprünglich aus einer Nothwendigkeit hervorgegangen, ſchließlich zu einer Ehrenbezeigung geworden iſt.

Die Schiffe liegen, auch wenn ſie ſich zu Anker befinden, oft ſo unruhig, daß das Ausſteigen aus den Booten, um auf das Schiff zu gelangen, ſehr ſchwierig, ja häufig geradezu gefahrvoll wird. Schon bei Dünung ſchlingern die Schiffe ſo ſtark, daß das untere Ende der Fallreepstreppe ſich das eine mal ein Meter und mehr über der Waſſerfläche befindet und bei dem nächſten Ueberholen mit Gewalt in das Waſſer eintaucht; bei Seegang in ſtürmiſchem Wetter werden dieſe Bewegungen noch heftiger, ſodaß man oft die Treppen ganz wegnehmen muß. In dieſem Falle kann man dann nur in der Weiſe auf das Schiff gelangen, daß man ſich mit den Händen an zwei Tauen, die von oben, von dem Fallreep aus bis zu dem Waſſerſpiegel reichen und Fallreepstaue genannt werden, hochzieht und dabei für die Füße als Stütze kleine Brettchen, welche leiterartig an der Schiffswand befeſtigt ſind, benutzt. Zu dieſen Bewegungen des Schiffs treten noch diejenigen des Boots hinzu, welches, neben dem Schiff wie eine Nußſchale erſcheinend, auf den Wellen an der Schiffsſeite auf- und niedertanzt. An Orten mit Gezeitenſtrömung wird es bei Seegang und ſtürmiſchem Wetter noch beſonders ſchwierig, ein Boot dicht an der Fallreepstreppe zu halten; man kann dies nur für Augenblicke erreichen, in welchem Zeitpunkt dann immer einer der Bootsinſaſſen auf die Treppe ſpringen muß.

Dieſe Umſtände machen es nothwendig, daß den in dem Boot befindlichen Perſonen von dem Schiff aus Hülfe entgegengebracht wird, und dieſe wird in der Weiſe gewährt, daß zwei unten auf der Treppe ſtehende Matroſen das untere Ende der dort befeſtigten kurzen Fallreepstaue der Perſon, welche ausſteigen will, zureichen und ihr ſelbſt noch durch Unterfaſſen unter die Arme behülflich ſind, wenn ſie nicht mehr die Körpergeſchmeidigkeit und Armkräfte haben ſollte, um ohne Hülfe auf die Treppe gelangen zu können. Hieraus entſtanden die Fallreepsgaſten, deren Dienſt ſich naturgemäß zu einem Ehren-

Digitized by Google

dienst gestalten mußte, weil er nur für Offiziere (die höher im Rang stehenden sind doch auch schon bejahrtere Herren) und für die sonstigen, nicht seegewohnten Mitglieder der Offiziermesse in Anspruch genommen wurde; so erhielten alle Offiziere und in gleichem Rang stehende Personen zwei Fallreepsgasten. Bei Besuchen höherer Offiziere stellte sich aber auch die Nothwendigkeit heraus, auf dem Deck am Fallreep eine Person zu haben, welche ihnen den Mantel abnehmen konnte, damit sie ohne diesen auf den ihnen zur Begrüßung entgegenkommenden Commandanten zuschreiten konnten. Der Gleichmäßigkeit halber wurden dann auf Deck auch zwei Fallreepsgasten aufgestellt. Sehr bald waren diese nur noch als eine Art Ehrenwache mit der Pflicht der Hülfeleistung anzusehen und sie mußten auch dann antreten, wenn keine zwingende Nothwendigkeit dazu vorlag. Nun erhielt jeder Offizier bis einschließlich der Kapitänlieutenants zwei, jeder Stabs- und Flaggoffizier vier Fallreepsgasten. Damit, daß sie mit den Stabsoffizieren gleichgestellt wurden, waren die Flaggoffiziere aber sehr bald nicht mehr zufrieden, und seit etwa zwanzig Jahren erhalten sie nun sechs Fallreepsgasten, während für Seine Majestät den Kaiser deren nur vier antreten, die allerdings aus der Zahl der Offiziere entnommen werden.

Bei Nacht nun hat jeder Fallreepsgast noch eine Laterne in der Hand, denn wenn auch unten an der Treppe eine genügen würde, um dem ankommenden Boot deren Lage und ihren äußersten Rand anzuzeigen, so erfordert der seemännische Anstand doch zwei Laternen. Ist nun ein Stabsoffizier im Boot, so treten auch die obern beiden Fallreepsgasten mit Laternen an, um nachher, vor dem Offizier herschreitend, diesem den Weg zu beleuchten, während die Offiziere, welchen nur zwei Fallreepsgasten zustehen, ihren Weg im Dunkeln suchen müssen. Kommt aber gar ein Admiral bei Dunkelheit an Bord, dann stehen ihm zu Ehren oben an Deck vier Laternen, von denen zwei vielleicht überflüssig sind.

Zu der Begrüßung am Fallreep gehört ferner noch, daß der neben den Fallreepsgasten an Deck stehende Bootsmannsmaat der Wache bei dem Anlegen bezw. Ablegen des Boots und wenn die zu ehrende Person durch das Fallreep das Schiff betreten hat oder verlassen will, mit seiner Bootsmannspfeife einen langgezogenen Triller pfeift. Ist diese Person der Commandant des Schiffs, dann muß der Bootsmann „die Seite pfeifen", wie der Fachausdruck lautet. Für diesen und alle Flaggoffiziere tritt auch noch die Sicherheits-

Digitized by Google

wache unter das Gewehr; für den Commandanten wird aber nur das Gewehr präsentirt, während die Admirale außerdem noch mit Trommelwirbel begrüßt werden, deren erster mit dem ersten und deren zweiter mit dem letzten Pfiff zusammenfallen muß. Der Contreadmiral erhält zwei, der Viceadmiral drei und der Admiral vier Wirbel. Der gellende Pfiff, welcher keineswegs eine angenehme Begrüßungsform ist, hat auch seinen tiefern Sinn. Er soll für die Dauer, wo die zu ehrende Person das Schiff betritt oder verläßt, in der nähern Umgebung des Fallreeps Ruhe gebieten; der erste Pfiff heißt Ruhe, der letzte sagt, daß das Fallreep wieder frei ist und die Fallreepsgasten abtreten dürfen.

Wir kehren nun zu dem Schiff zurück.

Nachdem das Boot der Gesundheitsbehörde uns verlassen hat, ohne daß wir die Quarantäneflagge geheißt haben, weiß jedermann im Hafen und am Lande, daß wir seuchenfrei sind, und nun stößt auch ein Boot von dem brasilianischen Admiralschiff ab und nimmt seinen Curs zu uns. Der Posten am Steuerbordfallreep ruft: „Boot an Steuerbord!“ und der Steuermannsmaat meldet gleichzeitig, daß es mit einem Offizier von dem brasilianischen Admiralschiff kommt. Auf den Befehl des Wachoffiziers: „Fallreep an Steuerbord!“ ruft der Bootsmannsmaat der Wache mit einem besondern Pfiff[1] zwei Fallreepsgasten herbei, welche an Deck neben dem Fallreep antreten. Das fremde Boot muß in einigen Secunden an der Treppe sein; ein erneuter, besonderer ganz kurzer Pfiff ertönt, die Fallreepsgasten eilen die Treppe hinunter und stehen mit den Fallreepstauen in der Hand auf Eisenstangen seitlich von der untersten Stufe bereit, die Taue dem Ankömmling zuzureichen. Der Wachoffizier empfängt den fremden, in Paradeuniform erscheinenden Offizier am Fallreep und fragt nach seinem Begehr. Dieser will der üblichen Höflichkeitsform genügen, das Schiff im Namen seines Admirals im hiesigen Hafen willkommen heißen und die Dienste der brasilianischen Schiffe, falls wir deren bedürfen sollten, dem Commandanten zur Verfügung stellen; er bittet daher, zu diesem geführt zu werden. Dies ist die althergebrachte Begrüßungsform zwischen Kriegsschiffen.

Der Commandant erwartet den Offizier in der Kajüte, nimmt die Begrüßung entgegen und läßt in Erwiderung derselben dem bra-

[1] Derselbe Pfiff zweimal gegeben würde vier, dreimal gegeben sechs Fallreepsgasten bedeuten.

Digitized by Google

filianischen Admiral vorläufig den Ausdruck seines Respects mit dem Hinzufügen übermitteln, daß er dem Herrn am nächsten Tage seinen Besuch machen werde. Das von dem Offizier dann noch an den Commandanten gerichtete Ersuchen des Admirals, den Ankerplatz des Schiffs in Uebereinstimmung mit der gültigen Hafenordnung nach einem Punkt außerhalb der brasilianischen Kriegsschiffe zu verlegen, überrascht ihn zwar, aber selbstverständlich muß er einer derartigen Forderung sich fügen und sagt die Verlegung für den nächsten Vormittag zu.

Nachdem der fremde Offizier aus der Kajüte auf das Deck zurückgekehrt ist, tauscht er mit dem Wachoffizier noch Namen, Geschütz- und Bemannungszahl der verschiedenen Schiffe aus, welche Angaben für das Logbuch erforderlich sind, und erkundigt sich auch nach Namen und Rang des Commandanten. Danach verläßt er das Schiff wieder.

Die Formen des internationalen Höflichkeitsverkehrs zwischen den Kriegsschiffen sind aus altem Gebrauch hervorgegangen, welche später dann durch ein Uebereinkommen der Regierungen aller seefahrenden Staaten noch besonders festgestellt wurden. Nach denselben schickt ein Schiff, welches sich zu Anker befindet, einem neu ankommenden einen Offizier, um es zu begrüßen und ihm Hülfe anzubieten. Das begrüßte Schiff läßt durch einen Offizier für die Begrüßung danken und danach erst tauschen die Commandanten ihre Besuche aus. Stehen sie im gleichen Rang, dann macht der zuletzt Gekommene den ersten Besuch, im andern Fall der im Rang niedriger stehende. Derartige Besuche eines Commandanten werden aber von Flaggoffizieren nicht persönlich, sondern nur durch einen im Rang des Commandanten stehenden Offizier erwidert.

Aehnlich verhält es sich mit den Besuchen bei den diplomatischen Vertretern, zu welchen hier auch die kaufmännischen Consuln gerechnet werden, und den militärischen Befehlshabern derselben Flagge. Der Consul macht, nachdem ihm die Ankunft des Schiffs angezeigt worden ist, dem Commandanten den ersten Besuch; dieser hat wieder zuerst zu dem Generalconsul und der Generalconsul zuerst zu allen Flaggoffizieren zu gehen. Der Ministerresident ist zu dem ersten Besuch den Admiralen gegenüber verpflichtet und alle Befehlshaber haben zuerst die Gesandten und Botschafter zu besuchen. Den diplomatischen Vertretern und Consuln stehen bei ihrem Besuch auf den Schiffen auch Salutschüsse zu und zwar dem Viceconsul fünf, dem Consul sieben,

Digitized by Google

dem Generalconsul neun, dem Ministerresidenten elf und den Gesandten je nach ihrem persönlichen Rang dreizehn bis siebzehn Schuß.

Nachdem die vorgenannten Förmlichkeiten erfüllt sind, meldet sich der Offizier, welcher dem Consul die Ankunft des Schiffs anzeigen soll, bei dem Commandanten ab, ebenso der Zahlmeister, welcher den Auftrag erhalten hat, bei der Gelegenheit die für uns auf dem Consulat lagernden Briefe zu holen und unsere abzusendende Post dort zur Beförderung abzugeben, auch soll er die Lieferung des frischen Proviants für den nächsten Tag in die Wege leiten. Beide begeben sich demnach in das am Fallreep bereit liegende Boot, in welchem die Aufwärter der Messen schon sitzen, die womöglich noch für den heutigen Tag frisches Fleisch, Brot und Früchte, sowie Eis zur Kühlung der Getränke beschaffen sollen.

Nun wird es Ruhe in dem Schiff. Die Sonnensegel sind ausgeholt und verbreiten Schatten auf dem Oberdeck, die Seebrise bringt mit ihrer kräftigen Frische angenehme Kühlung; aber die Sonne brennt doch so heiß, daß niemand sich der directen Wirkung ihrer Strahlen aussetzen will, sondern jeder Schutz im Schatten des Sonnensegels sucht. Alle Menschen sind müde, denn viele waren während der ganzen Nacht im Dienst und alle sind schon seit dem Morgengrauen in ununterbrochener Thätigkeit gewesen, und doch finden sie keinen Schlaf. Ruhe liegt über dem Schiff, aber Ungeduld zeigen die sich unstet bewegenden Menschen. Viele kommen ab und zu von unten herauf, nur um durch einen Blick über die Reling sich davon zu überzeugen, ob das Boot noch nicht zurückkehrt, und mit enttäuschten Mienen verlassen sie das Deck wieder. Sogar die dienstfreien Maschinisten, welche nie früh genug um Landurlaub bitten können, scheinen heute keinen Trieb zum Lande zu haben. Gilt es doch, seit sechs Wochen die ersten Nachrichten aus der Heimat zu erhalten, da wir seit dem Verlassen der Capverden ohne Briefe sind.

Endlich, nach Ablauf von $1\frac{1}{2}$ Stunde ruft ein Posten „Kutter kommt zurück!“ ein Ruf, der heute von jedermann im ganzen Schiff sofort gehört wird.

Wie durch Zauberschlag füllt das Deck sich mit Menschen, welche mit ihren sehnsüchtigen Blicken die Schnelligkeit des Boots beschleunigen zu wollen scheinen, trotzdem die Kuttergasten ihr Bestes thun; denn es ist eine wahre Freude zu sehen, mit welch kräftigem, gleichmäßigem Ruderschlag sie das durch das Wasser schäumende Boot vorwärts treiben. Auch sie wollen gern bald ihre Briefe haben. Jeder,

Digitized by Google

der ein Fernrohr besitzt, sucht mit diesem zu ergründen, ob der Kutter auch die Post mitbringt, und sobald dann mehr in der Nähe des Schiffs der Zahlmeister einige Packete aus dem Boot hinauszeigt, geht freudige Bewegung durch die Menschen.

Das Boot legt an und das Fallreep ist, soweit die Schiffsordnung dies gestattet, förmlich mit Menschen umlagert. Offizier und Zahlmeister steigen aus, ihnen werden sieben Postpackete von solchem Umfang nachgetragen, daß wol ein jeder im Schiff auf mehr als einen Brief hoffen darf. Die danach aus dem Boot gebrachten Genüsse für die Messen werden heute übersehen, alle Blicke folgen den Briefpacketen, welche der Zahlmeister in die Kajüte bringen läßt, wo sie geöffnet und die Briefe für die verschiedenen Messen und Mannschaften ausgesondert werden. An dieser Arbeit sollen eigentlich nur der Adjutant, der Zahlmeister, Zahlmeisteraspirant und Schreiber theilnehmen; aber Freiwillige, wie der Erste Offizier, der Navigationsoffizier und der Stabswachtmeister betheiligen sich auch daran. Zahlmeisteraspirant und Schreiber verzeichnen in Listen jedes eingegangene Poststück, um jedermann im Schiff die Sicherheit zu geben, daß kein Brief auf dem Weg von der Kajüte bis zu den Empfängern verloren gegangen ist. Der Commandant schickt einzelne Briefe für Personen, von denen er weiß, daß sie mit besonderer Sehnsucht Nachrichten erwarten (Ehemänner und Bräutigams) diesen sofort durch besondere Boten zu; der Adjutant bringt von Zeit zu Zeit die inzwischen ausgesonderten, für die Mitglieder der verschiedenen Messen bestimmten hinaus, um sie den vor der Kajüte harrenden Vertrauenspersonen zur weitern Beförderung zu übergeben. Der Stabswachtmeister übergibt ganze Stöße von Briefen für die Mannschaft, welche er oberflächlich sortirt hat, an seine Maate, welche sie draußen weiter sondern, damit die Ausgabe möglichst bald erfolgen kann.

Auch diese Arbeit geht ihrem Ende entgegen. Die Briefe sind vertheilt, die Spannung, welche auf dem Schiff lag, weicht mehr und mehr, es wird lauter und lauter in demselben und der Trübsinn derjenigen, welche schlechte Nachrichten erhalten haben, wird durch den Jubel der andern erstickt; die aber, welche leer ausgegangen sind, haben bald unter der großen Masse freudiger Menschen ihre eigene Misstimmung, wenigstens vorläufig, vergessen.

Der Commandant, welcher seine Post auch erst durchsehen kann, nachdem die andern Personen die Kajüte verlassen haben, fand in einem Briefe, welcher am Tage des Abgangs der Post von Europa

Digitized by Google

geſchrieben war, die Nachricht, daß ihm an dieſem Tage ein Kind geboren wurde. Nur dieſe kurze Nachricht — er darf aber wol annehmen, daß zu Hauſe alles gut geht, weil ſonſt eine telegraphiſche Nachricht für ihn hier ſein würde, denn Unglücksbotſchaften laufen ja bekanntlich ſchneller als die guten. Die Dienſtbriefe haben auch nichts von Belang gebracht, ſo kann er ſich jetzt in Gedanken mit zwei Nachrichten, welche der Offizier von dem Conſulat mitgebracht hat, beſchäftigen. Derſelbe hat zwar den außerhalb der Stadt auf dem Lande wohnenden Conſul, des Sonntags wegen, nicht perſönlich angetroffen, die Mittheilungen des im Conſulat anweſend geweſenen Herrn dürfen indeß doch auch Anſpruch auf Glaubwürdigkeit machen.

Die eine beſagt, daß in der Stadt das Gelbe Fieber herrſcht und täglich mehrere Opfer fordert; die andere, daß unſere Ankunft in der Stadt Unruhe hervorgebracht habe, weil vor einigen Tagen ein deutſcher Matroſe von dem braſilianiſchen Gericht wegen Mord zum Tode verurtheilt worden ſei und man unſere Ankunft um ſo mehr mit dieſem Fall in Verbindung brächte, als das Schiff ſo außergewöhnlich nahe der Stadt und auch innerhalb der braſilianiſchen Flotte geankert habe.

Auf die erſte Nachricht legt der Commandant keinen beſondern Werth, weil in Rio während der Sommermonate ſtets Fälle von Gelbem Fieber vorkommen und bei einer Epidemie doch der Beamte der Geſundheitsbehörde derſelben Erwähnung gethan hätte, ſodaß er keine Veranlaſſung ſieht, den um Urlaub bittenden Herren dieſen zu verweigern, und ſich nur damit begnügt, ihnen Vorſicht gegen Anſteckung anzuempfehlen.

Die andere beunruhigt ihn aber inſofern, als er möglicherweiſe durch den Fall für längere Zeit in dem Hafen von Rio zurückgehalten wird; doch muß er ſich wegen der etwa zu treffenden Maßnahmen gedulden, bis er ſich bei dem Geſandten gemeldet hat.

Die beurlaubten Perſonen verlaſſen das Schiff. Die Mannſchaft kleidet ſich um 4 Uhr für die Nacht um, und danach werden mit Alle Mann die Sonnenſegel aufgerollt, damit während der Nacht die warme Luft beſſer aus den untern Schiffsräumen ausſtrömen und die kühlere Nachtluft durch die offenen Luken in dieſelben eindringen kann. Um 5 Uhr wird die Abendmuſterung abgehalten, nach welcher die Wache (alſo eine Hälfte) die Zeugleinen für die am nächſten Morgen zu waſchenden Kleidungsſtücke in der Takelage befeſtigt, während gleichzeitig die Backſchaften die für die Wäſche erforderlichen Bütten aus

den Lasten holen und auf dem Deck schon für den Gebrauch bereit stellen. Um 6 Uhr geht die Mannschaft zu ihrem Abendbrot, aber die Sicherheitswache und das Musikcorps bleiben noch auf dem Oberdeck, weil in wenigen Minuten die Sonne untergehen wird, womit die Flaggenparade zusammenfällt. Der Wachoffizier läßt fünf Minuten vor Sonnenuntergang[1] dem Commandanten dies melden und befiehlt gleichzeitig das Antreten der Sicherheitswache auf dem Achterdeck, welcher Befehl auch alle hier zur Zeit anwesenden Personen verpflichtet, stillzustehen und ihr Gesicht der Flagge zuzukehren. Die Trommel gibt auf Befehl des Offiziers das Einleitungssignal, und sobald sich auf dem brasilianischen Admiralschiff die Flagge senkt, geht auch die unserige nieder, während die Wache und die Posten das Gewehr präsentiren, die Musik den Präsentirmarsch spielt und die übrigen Personen die Hand grüßend an die Mütze legen.

Die Höflichkeit verlangt, daß alle in einem Hafen anwesenden Kriegsschiffe sich mit ihrer Flaggenparade, sowol beim Heißen der Flagge wie auch abends beim Niederholen, nach dem ältesten anwesenden Offizier oder, wenn die Rangunterschiede nicht zu groß sind, nach dem die Landesflagge des Hafens führenden Schiffe richten. Hier ist für uns also die Parade des brasilianischen Admiralschiffs maßgebend.

Friede liegt auf dem Hafen. Der Bootsverkehr zwischen den Schiffen und der Stadt ruht zur Zeit, der Sonntag verbietet jeden Geschäftsverkehr und nur unsere Musik unterbricht mit den uns vertrauten Weisen die uns umgebende Stille. Köstlich ist es jetzt auf unserm Schiff, wo wir, nach langer Seefahrt wieder einmal zu Anker liegend, umfächelt von lauer und doch frischer Luft, mit dem Blick auf die uns umgebende großartige Natur wirkliche Ruhe, wahre Erholung finden.

Das Tageslicht schwindet schnell, die Nacht breitet ihre Schatten aus und nun zeigt sich Rio erst in seinem wahren Glanz. Die Stadt ist, oder war es doch zu jener Zeit, die bestbeleuchtete der Erde und macht von dem Hafen aus den Eindruck, als ob die ganze Landschaft festlich illuminirt sei. Die Gasleitungen erstrecken sich weit in das Land bis zu 590 m Höhe, um die in diesem Bereich gelegenen

[1] Eine von dem Navigationsoffizier ausgerechnete und an einem bestimmten Platz aufgehängte Tabelle gibt die Zeiten des Sonnenuntergangs für die Tage des voraussichtlichen Aufenthalts des Schiffs im Hafen an.

Digitized by Google

Straßen und Landhäuser noch mit Licht zu versehen. Geradezu entzückend sind die Lichtfiguren, welche sich von den aus der Stadt heraustretenden Hügeln abheben und durch die sich über dieselben hinwindenden Straßen mit der Fülle ihrer Gasflammen gebildet werden. Wahrhaft blendend und zauberisch wird das Bild, sobald der Mond erst hinter den Bergen heraufsteigt und nun das große Wasserbecken noch in ein Silbermeer verwandelt und die Berge in riesenhaften Schatten so nahe an die Ufer heranrücken läßt, daß sie als mächtiger Rahmen das von dem Auge beherrschte Bild umfassen.

Um 8 Uhr werden Hängematten ausgegeben. Fünf Minuten vor 9 Uhr beginnt auf allen Kriegsschiffen der Zapfenstreich; um 9 Uhr fällt auf dem brasilianischen Flaggschiff der in einem Geschwaderverband übliche Abendschuß, mit welchem gleichzeitig auf allen Schiffen zwei Glas geschlagen wird und der Zapfenstreich verstummt. Bei uns spielt die Musik noch das ergreifende Abendgebet, der Bootsmannsmaat der Wache ruft: „Pfeifen und Lunten aus! Ruh im Schiff!“ und es ist Nacht für die Menschen auf dem Kriegsschiff. Nach Ablauf von zehn Minuten, welche den Leuten gegeben sind, um ihre Hängematten aufzusuchen, läßt der Bootsmannsmaat auf Deck noch einmal seine Stimme mit dem Ruf: „Runde!“ hören. Schnell sind die dabei betheiligten Personen: die Unterlieutenants der Decks, der Maschineningenieur, die Detail-Deckoffiziere, der Stabswachtmeister, der Lastunteroffizier, der Zimmermannsmaat der Wache und zwei Matrosen mit Laternen versammelt, und der älteste Offizier meldet dem Ersten Offizier die Runde zur Stelle. Dieser geht mit den genannten Personen über das Oberdeck und durch die sämmtlichen Schlafräume der Mannschaft; überzeugt sich davon, daß kein verbotenes Licht brennt und kein verbotenes Fenster geöffnet ist; daß das Feuer in den Küchen gelöscht ist, die Kranken im Lazareth ihre Ordnung haben und alle brennenden Laternen der Vorschrift gemäß verschlossen sind; er achtet darauf, ob ihm nicht irgendwo brandiger Geruch auffällt, und sieht danach, daß kein Zugang zu den Lasträumen unverschlossen ist. Er meldet darauf dem Commandanten, wie er es auf See und im Hafen alltäglich thut, den Befund der Runde und erbittet sich Befehle für den nächsten Tag, oder bespricht mit jenem das Nähere über die nothwendigerweise vorzunehmenden Arbeiten. Danach erst weiß der Commandant sich frei von fernern Meldungen und kann nun auch an seine Nachtruhe denken. — Dieser Hauptrunde schließen sich im Laufe der Nacht von Stunde zu Stunde ähnliche an, welche ein Seecadett mit

Digitized by

dem Unteroffizier der Vordeckswache oder dem Feuerwerksmaat geht und deren Ergebniß er dem Wachoffizier meldet.

Während der Nacht ist es ruhig auf dem Oberdeck. Der Wachoffizier geht auf der Steuerbordseite des Achterdecks auf und ab, die Cadetten der Wache thun dasselbe auf der Backbordseite. Die Unteroffiziere haben auch ihr abgegrenztes Feld, wo sie in gleichmäßigem Schritt hin und hergehend, auf den Schluß ihrer Wache warten: der Steuermannsmaat auf der Commandobrücke, der Bootsmannsmaat vom Fallreepsdienst auf der Steuerbordseite zwischen Groß- und Fockmast, derjenige auf dem Vordeck dort auf beiden Seiten.

Die Posten rufen bei jedem Glasenschlagen ihren Standort aus und derjenige auf der Back fügt noch hinzu: „Laterne brennt", damit der Wachoffizier weiß, daß dieses für die Sicherheit des Schiffs nothwendige Licht, welches nach dem internationalen Recht von jedem zu Anker liegenden Schiff an seinem Fockmast geführt werden muß, auch wirklich brennt. Jeder Posten ruft auch die sich dem Schiff in der Richtung seines Standorts nähernden Boote mit: „Boot ahoi" an, um zu erfahren, ob das Boot zum Schiff will oder nicht, und ihm anzudeuten, daß es gesehen worden ist. Gehört das Boot zum Schiff oder will es zu demselben kommen, dann antwortet es mit einem Ruf, welcher angibt, wer sich in ihm befindet. „Flagge" bedeutet, daß der Geschwaderchef in dem Boot ist; ein Commandant antwortet mit dem Namen seines Schiffs; sind Offiziere in dem Boot, so gibt es als Antwort „Ja-Ja", sind keine Offiziere darin „Nein-Nein" zurück. Innerhalb eines Geschwaders antwortet jedes Boot, welches, an dem Schiff vorbeifahrend, zu einem andern will, mit „Passirt!".

Zehn Minuten vor jedem „Acht-Glas" werden die neuen Wachgänger geweckt; der älteste Seecadett, bezw. der Steuermannsmaat verzeichnet den Stand des Barometers und Thermometers zu dieser Zeit und die Richtung und Stärke des Windes, sowie den Grad und die Art der Bewölkung u. s. w. während der verflossenen Wache für das Logbuch, ganz ebenso wie es auf See geschieht; der Zimmermannsmaat mißt den Wasserstand bei den verschiedenen Pumpen und meldet dies dem Wachoffizier und dem ältesten Seecadetten, damit dieser die Zahlen auch für das Logbuch notirt. Sobald dann die Wachablösung stattgefunden hat, vervollständigt der abgelöste Offizier, ehe er sein Bett aufsucht, das Logbuch nach den ihm vorgelesenen Notizen.

Es ist 4 Uhr morgens geworden und das Vordeck belebt sich

Digitized by Google

ſchon mit ſolchen Leuten, welche entweder um 5 oder 6 Uhr auf Poſten kommen, oder aber ſich mit der für die Zeugwäſche feſtgeſetzten Zeit nicht begnügen wollen und lieber eine Stunde früher aufſtehen, um ihre Kleidungsſtücke mit mehr Ruhe durchwaſchen zu können. — Der Mond iſt wieder untergegangen, der größte Theil der Lichter, welche die Stadt am Abend ſo brillant erſcheinen ließen, iſt ausgelöſcht und tiefe Dunkelheit liegt über dem Hafen. Ein leichter Wind — der von den Bergen herunterkommende Landwind — bringt angenehme Kühlung und den köſtlichen Duft der tropiſchen Pflanzenwelt.

Auf unſerm Schiff hören wir ſummendes Geräuſch, wie es durch leiſes Sprechen und Waſſergeplätſcher hervorgebracht wird; von außerhalb klingen das ſcharfe Knacken einiger Ankerſpille, Kettengeraſſel und der Geſang von Matroſen, welche ſich auf Kauffahrern die Arbeit damit erleichtern, an unſer Ohr. Die Schiffe, welche ihre Anker lichten, wollen den Landwind benutzen und mit dieſem die offene See erreichen, ehe er wieder abſtirbt und die Seebriſe einſetzt.

Kurz vor 5 Uhr wird es lebendig auf den Kriegsſchiffen; einzelne Trommelſchläge und Horntöne deuten an, daß die Reveille gleich beginnen wird, und 5 Minuten vor 5 Uhr ſchlagen die Trommeln an, hallen Trompetenſtöße über das Waſſer, bis der Morgenſchuß des Admiralſchiffs das Signal für „zwei Glas" auf allen Schiffen gibt. Zwei kurze Glockenſchläge in allen Tonarten klingen hinüber und herüber, ein kurzer Trommelwirbel folgt, Stille tritt ein, während welcher das Morgengebet geſprochen wird, noch ein langer Wirbel wird geſchlagen und dann ſetzen die Pfeifen ſämmtlicher Bootsmannsmaate, welche vorher ſchon aufgeſtanden ſind und ſich bei dem Luk am Großmaſt um den Bootsmann verſammelt haben, mit ſchrillen Tönen ein.

Der letzte Triller verſtummt und der Bootsmann ruft mit der ganzen Kraft ſeiner Lungen: „Ueberall! Zurr Hängematten!" in das Schiff hinein, womit ſämmtlichen Unteroffizieren und Mannſchaften der Befehl zum Aufſtehen ertheilt iſt.

Die Hängematten werden an Deck gebracht, wie? wiſſen wir bereits; die Mannſchaft badet ſich und dann beginnt die Zeugwäſche, zu welcher dreiviertel Stunden Zeit gegeben ſind.

Der Tag bricht an. Schiffe gehen unter Segel; Boote von dem Lande fahren hinaus auf den Fiſchfang; Boote von den Kriegsſchiffen rudern zur Stadt, um den für den Tag nothwendigen Proviant für die Meſſen, friſches Gebäck und Milch für das Frühſtück zu beſorgen; aus den Schornſteinen einiger Dampfer ſteigt Rauch empor; überhaupt

Digitized by Google

zeigt sich, wohin man sieht, reges Leben. Ein in den Hafen steuerndes Kriegsschiff wird gemeldet, seine Flagge als die englische erkannt, und nun muß der Commandant sich in seinem Schlaf stören lassen, um die Meldung hierüber entgegenzunehmen und Erlaubniß zu geben, daß dem ankommenden Schiff unsere Flagge gezeigt wird, welches bei solcher Gelegenheit aber ohne Parade geschieht. Sie bleibt wehen, bis der andere ankert und die seinige zuerst niederholt. Auch die Brasilianer heißen ihre Flagge, denn dies gehört ebenfalls mit zu den zwischen Kriegsschiffen zu beobachtenden Höflichkeitsformen.

Die Wäsche ist bei uns aufgehängt und die Zeugleinen werden so ausgespannt und gerichtet, wie es sich für ein Kriegsschiff ziemt. Reinschiff, Frühstück und das Umkleiden der Mannschaft folgen, die beiden Kutter säubern den untern Theil der Außenwände des Schiffs und dann fährt, nachdem beide Wachen, d. h. alle wachegehenden Matrosen ohne die Freischläfer, an Deck befohlen sind, der Bootsmann mit einem Kutter vor das Schiff, um dieses aus angemessener Entfernung möglichst gut zu brassen und zu toppen. Der Lastunteroffizier steht auf dem Bugspriet und theilt die vermittelst kleiner Flaggen gegebenen Zeichen des Bootsmanns dem Schiff durch Pfeife und Stimme mit. Die Mannschaft ist in Manöverdivisionen angetreten, der Erste Offizier leitet die Arbeit auf dem Achterdeck für Groß- und Kreuzmast, der Wachoffizier auf dem Vordeck für den Fockmast. Sobald der Bootsmann fertig ist, fährt er einmal um das Schiff, prüfend, ob auch jedes einzelne Tau steif gesetzt ist, und ruft einfach nur die Namen derjenigen, bei welchen dies nicht zutrifft, worauf sie steif geholt werden, dann meldet er, auf das Schiff zurückgekehrt, dem Ersten Offizier die Beendigung des Brassens und Toppens, und nun werden die aufgerollten Sonnensegel wieder ausgeholt. Dies ist, von außen gesehen, in einem Augenblick ausgeführt, denn das Segel wird auf dem Deck gelöst und mit dem Befehl: „Enter auf!“ springen 200 Menschen mit den Befestigungstauen auf die Reling und schnüren dieselben um das in einer geraden Linie um das ganze Schiff laufende Sonnensegelstrecktau, sodaß in wenigen Sekunden das Segel ausgeholt und so straff gespannt ist, daß es mit seiner ganzen Fläche genau in der Horizontalebene liegt.

Im Anschluß an die Flaggenparade spielt unsere Musik die deutsche Nationalhymne und danach die brasilianische, während das brasilianische Flaggschiff die deutsche spielt. Es ist auch eine der vielen zu beobachtenden und durch den guten Ton vorgeschriebenen Formen, daß jedes

Digitized by Google

Kriegsſchiff, welches ein Muſikcorps hat, abwechſelnd nach dem Abſpielen der Hymne des eigenen Landes, diejenige eines der zur Zeit im Hafen liegenden Kriegsſchiffe ſpielen läßt; heute war es die braſilianiſche, morgen wird es die engliſche ſein. Danach ſpielt die Muſik noch vier Stücke, während die Mannſchaft mit dem Geſchützputzen beſchäftigt iſt und Offiziere wie Cadetten auf dem Backbordachterdeck ihren Morgenſpaziergang machen. Daß dieſe Perſonen ſich nur auf der Backbordſeite aufhalten dürfen, bedarf auch der Erklärung.

Aus den früher geſchilderten geſelligen Verhältniſſen ergibt es ſich eigentlich ſchon von ſelbſt, daß auch für das müßige Auf- und Abgehen auf dem Deck beſtimmte Grenzen gezogen werden müſſen, denn es iſt undenkbar, daß der Commandant, wie auch der Wachoffizier ihren Dienſt ausüben können, wenn ſie immer oder auch nur vorübergehend von Menſchen umgeben ſind, welche ſich mehr oder minder lebhaft unterhalten. Die Schiffsetikette regelt die Sache einfach dahin, daß die Steuerbordſeite des Achterdecks nur von dem Commandanten, dem Erſten Offizier und dem Wachoffizier betreten werden darf und der letztere auf dieſer Seite ſein muß, wenn er ſich nicht auf der Commandobrücke befindet. Ebenſo darf die Brücke ſonſt nur von dem Commandanten, dem Erſten und dem Navigationsoffizier als Aufenthaltsort benutzt werden; den Mitgliedern der Offizier- und Cadettenmeſſe ſteht das Backbordachterdeck, den Deckoffizieren und dem Bootsmannsmaat vom Fallreepsdienſt der Raum an Steuerbord zwiſchen Groß- und Fockmaſt, den Unteroffizieren der gleiche Raum an Backbordſeite und den Mannſchaften das Vordeck zur Verfügung. Im Zuſammenhang hiermit darf auch das Steuerbordfallreep nur von Offizieren benutzt werden, denn die einzige Ausnahme, welche wir noch kennen lernen werden, ſtößt die Regel nicht um. — Auf See nun treten, wenn das Schiff nicht recht vor dem Wind oder gegen den Wind fährt, an Stelle der Steuerbord- und Backbordſeite die Luv- und Leeſeite; die Luvſeite tritt demnach für die Steuerbordſeite ein.

Daß die Unterhaltung auf dem Oberdeck, wo jeden Augenblick die Befehle des Wachoffiziers erwartet werden können, nur eine gedämpfte ſein darf, kann wol als ſelbſtverſtändlich angeſehen werden.

Gleich nach der Flaggenparade macht auch der Erſte Offizier noch in einem Boot eine Runde um das Schiff, um ſich perſönlich davon zu überzeugen, daß dieſes jetzt, wo es in ſeinem richtigen Tageskleid ſein ſoll, ſich auch in der ſchönſten Ordnung befindet. An dieſer Fahrt betheiligen ſich der Bootsmann, der Feuerwerker und der Zimmermann,

während der Laſtunteroffizier auf dem Deck dem Boot um das Schiff herum folgt und die zugerufenen Rügen weiter gibt. Hierbei wird noch einmal die ganze Takelage einer Prüfung unterworfen, ob nirgends ein Stückchen Bindfaden oder dergleichen herunterhängt; es wird nachgeſehen, daß die Geſchützpforten genau horizontal hängen und daß keine Tauenden oder ſonſtige Sachen aus denſelben herausſehen, daß die Griffe der Geſchützmündungspfropfen einer wie der andere in derſelben Linie liegen; jede kleine Unreinlichkeit wird gerügt und, wo etwas Farbe fehlt, gleich die Ausbeſſerung angeordnet. Dieſe wenigen Beiſpiele mögen genügen.

Ein Offizier fährt im Auftrag des Commandanten auf das braſilianiſche Flaggſchiff, um für die geſtrige Begrüßung zu danken, und danach zu dem neu angekommenen engliſchen Kriegsſchiff, um daſſelbe in der uns bekannten Form zu begrüßen und ſich die üblichen Angaben über Name u. ſ. w. zu erbitten. Dieſer, wie jeder andere Dienſt außerhalb des Schiffs fällt dem Piketoffizier zu, und ſollte dieſer bereits dienſtlich abweſend ſein, dann muß derjenige vom Contrepiket eintreten.

Nach dem Geſchütz- und Waffenputzen werden die Vorbereitungen zum Verholen des Schiffs getroffen, um während des Flutwechſels die dem braſilianiſchen Admiral gemachte Zuſage zu erfüllen. Der Commandant hat ſich allerdings mit Rückſicht auf die ihm geſtern gewordene Mittheilung dazu entſchloſſen, die Anordnung des Ankerplatzes nur der Form nach auszuführen und das Weitere von den etwaigen Wünſchen des Geſandten abhängig zu machen. Er will das Schiff nur ſeitlich zwiſchen der braſilianiſchen Flotte und der Stadt herausholen, ſonſt aber innerhalb der von ihr gezogenen Linie bleiben und weitere Reclamationen abwarten. — Erſt wird der eine Anker gelichtet, dann die Kette des andern bis auf 20 m eingehievt, und nun fährt der Kutter einen kleinern, ſogenannten Warpanker, an welchem ein ſtarkes Ankertau befeſtigt iſt, nach der ihm bezeichneten Stelle aus und läßt ihn dort fallen. Das Tau wird ſteif eingeholt, dann der zweite Anker gelichtet, das Tau um das Gangſpill gelegt und nun mit dieſem das Schiff nach der Stelle, wo der Warpanker gefallen iſt, hingeholt und dort von Neuem vermoort.

Inzwiſchen iſt der Conſul an Bord gekommen, um ſeinen Beſuch zu machen. Er beſtätigt, daß das Gelbe Fieber in ſchon ernſterer Form in der Stadt herrſcht und dieſe Thatſache von den Behörden nach Möglichkeit vertuſcht wird. Er erzählt ferner, daß unſere Ankunft

große Aufregung in der Stadt hervorgerufen habe, weil man ein Bombardement von unserer Seite befürchte. Der Zufall hat, wie er es zuweilen fügt, verschiedene Umstände zusammentreffen lassen, welche in der Stadt bei den friedliebenden Bürgern allerdings Besorgnisse erwecken können.

Vor wenigen Tagen ist hier von dem zuständigen Gericht ein Matrose unserer Marine, welcher vor einigen Monaten in Santos bei einer Rauferei zwischen Leuten eines unserer Schiffe und Brasilianern einen der letztern ermordet haben sollte, thatsächlich aber unschuldig ist, da es demjenigen, welcher den verhängnißvollen Messerstoß geführt hatte, gelungen war, sich auf das Schiff zu retten, zum Tode verurtheilt worden und der deutsche Gesandte hat auf Grund des in seinen Händen befindlichen Beweismaterials gegen dieses Urtheil Verwahrung eingelegt.

Nun mußten wir, während infolge einer gehässigen Zeitungspolemik über den Fall die brasilianischen Gemüther noch erhitzt sind, hier in Rio ankommen; unser gutes Holzschiff muß wegen seiner besondern Bauart das äußere Ansehen eines schweren Panzerschiffs haben; wir mußten ohne irgendwelche Absicht, ganz zufällig, innerhalb der brasilianischen Flotte ankern und dürfen trotz der Größe unsers Schiffs die brasilianische Flagge nicht salutiren, weil wir nur acht Kanonen führen und Kriegsschiffe (zu dieser Zeit) erst mit zehn Kanonen salutfähig sind, welches internationale Abkommen von vielen Staaten allerdings nicht beachtet wird, weil diese nur die Größe und Bedeutung des Schiffs als hierfür maßgebend erachten. Und schließlich haben wir trotz des Gelben Fiebers die Verbindung mit dem Lande hergestellt, während die fremden Kriegsschiffe sonst den Hafen von Rio ängstlich meiden, sobald sie von dem Ausbruch desselben Kenntniß erhalten, wie in der Stadt auch schon bekannt ist, daß das englische Schiff, welches weit außerhalb zu Anker liegt, jede Verbindung mit dem Lande abgelehnt hat. Kein Wunder, daß die große Menge, welcher namentlich das Unterlassen des Saluts auffallen muß, uns feindliche Absichten zuschreibt.

Diese Nachrichten veranlassen den Commandanten, in erster Reihe den Stellvertreter des Gesandten (dieser selbst befindet sich zur Zeit auf Urlaub in Europa) seinen Besuch zu machen. Hier hört er, daß die brasilianische Regierung jede Einmischung seitens der Gesandtschaft höflich von der Hand gewiesen hat und diese auf weitere Befehle aus Berlin wartet. Was die beiden Herren sonst miteinander verhandeln,

Digitized by

erfahren wir nicht, sehen aber später, daß das Schiff auf dem nach Ansicht der Brasilianer die Stadt bedrohenden Ankerplatz liegen bleibt. Der Commandant macht im Lauf des Nachmittags dem brasilianischen Admiral, welchen er nicht antrifft, sowie den militärischen Spitzen am Lande seinen Besuch, und ist am darauffolgenden Vormittag überrascht, die Herren Admirale und Generale persönlich zur Erwiderung des Besuchs bei sich zu sehen, statt daß nur Offiziere mit Stabsoffiziersrang kommen.

Am Dienstag Mittag nimmt die Spannung etwas ab, denn die höhere Gerichtsinstanz hat das über den deutschen Matrosen gefällte Urtheil verworfen und ein neues Verfahren angeordnet; nach einigen weitern Tagen ist der Mann freigesprochen und kann auf einem Postdampfer die Heimreise antreten.

Die Stadt Rio mit ihren Schönheiten und Eigenthümlichkeiten ist so vielfach beschrieben worden, daß wir auf eine Wiederholung in einer andern Tonart verzichten wollen; lohnend ist es aber doch, den Commandanten, welcher auf die Einladung des Consuls hin für die Dauer unsers Aufenthalts mit diesem als dessen Gast in die Berge auf sein Landhaus zieht, in das gastliche Haus zu begleiten.

Am Dienstag Nachmittag 4 Uhr, nachdem wir von dem voraussichtlich glatten Verlauf der Differenz mit der brasilianischen Regierung Kenntniß erhalten haben, beginnen wir die Reise in einem Straßenbahnwagen, steigen nach einstündiger Fahrt in einen mit zwei Pferden bespannten Landauer und treffen nach weiterm ¾stündigen Fahren vor dem hoch in den Bergen, inmitten eines großen Gartens gelegenen, geräumigen luftigen Hause ein. Dort lernen wir den sehr viel jüngern Bruder des Consuls und des erstern liebenswürdige junge Gattin sowie deren Kinder, drei hübsche, prächtige kleine Menschen, kennen. Unser Consul ist unverheirathet und lebt mit den Geschwistern zusammen, bei welchen er wol infolge des großen Altersunterschieds und als Chef des von ihm gegründeten Geschäftshauses mehr die Stelle eines Vaters, Schwieger- und Großvaters einnimmt. Die junge Frau, deren Vater Engländer und deren Mutter Brasilianerin ist, hat mit 15 Jahren geheirathet und befindet sich jetzt im 20. Lebensjahre. Ihre Herkunft ist für uns insofern von Interesse, weil wir hier wieder, wie auch schon an früher besuchten Plätzen, die Beobachtung machen, welchen Einfluß die Errichtung des Deutschen Reichs auf die Familienverhältnisse der im Auslande lebenden Deutschen gehabt hat. Während früher in den Familien derjenigen Deutschen, welche Ausländerinnen

Digitized by Google

geheirathet hatten, nur die Sprache der Frau gesprochen wurde, hören wir jetzt zu unserer freudigen Ueberraschung im deutschen Hause unsere Muttersprache.

Seitdem wir die Gastfreundschaft dieser liebenswürdigen Menschen genießen, führen wir ein eigenartig bewegtes, sehr anregendes Leben. Von den 24 Stunden eines jeden Tages sind wir nahezu 6 Stunden auf der Reise zu Pferde, im Straßenbahnwagen oder im Boot, 4 Stunden auf dem Schiff und 14 Stunden in den Bergen. Morgens 8 Uhr begleiten wir den Consul zur Stadt, wo wir gegen 10 Uhr anlangen. Die Zeit von 11 bis 3 Uhr verbringt der Commandant an Bord und um 4 Uhr ziehen wir von neuem nach dem gastlichen Landsitz hinaus.

Innerhalb der eigentlichen Stadt sind die Straßenbahnwagen mit zwei, außerhalb aber mit vier Maulthieren bespannt. Auf der Abgangsstation für den Landverkehr sitzen gewöhnlich schon bekannte Herren in dem Wagen oder finden sich noch ein. Im schlanken Trabe geht es vorwärts, und diese Gangart behalten die flinken und ausdauernden Thiere auch bei, wenn der Weg, was sehr bald geschieht, zu steigen beginnt. Auf der Strecke bis zur Endstation, welche in einer Stunde zurückgelegt wird, sind zwei Relais-Stationen mit je über 100 Maulthieren in großartigen Stallungen, wo die übermäßig angestrengten zierlichen Vierfüßler ausgewechselt werden. An der Endstation warten Diener mit Reitpferden und die gewöhnlich zehn bis zwölf Reiter starke Gesellschaft bleibt dann noch kurze Zeit beisammen, bis jeder auf den verschiedenen Seitenwegen seinem eigenen Heim zustrebt. Unser zu Pferde zurückgelegter Weg beträgt nahezu $^3/_4$ Stunden.

Von diesen täglichen kleinen Reisen hat namentlich die Morgenfahrt ihren besondern Reiz, sowol wegen der wunderbaren Frische in der Natur und durch das Leben und Treiben auf der großen Heerstraße, wie auch wegen des Sichzusammenfindens der Nachbarn und Freunde. Allein reitet man aus, an den Seitenwegen gesellen sich Reiter hinzu, bis schließlich wieder der ganze Bekanntenkreis zusammen ist und in geschlossener Truppe an der Bahnstation anlangt. — Der Weg zur Stadt führt zwischen Landhäusern und gepflegten Gärten, welche naturgemäß die reichste Auswahl tropischer Pflanzen enthalten, hindurch, gestattet die schönsten Fernsichten auf Berg und Meer und bietet auch sonst durch das Hinströmen der Geschäftswelt zur großen Stadt, sowol der städtischen wie der ländlichen mit ihren für den Markt bestimmten Erzeugnissen, ein buntbewegtes Bild. Hier sieht man

Digitized by

Menschen von allen Hautfarben, vom reinen Weiß bis zum tiefsten Schwarz, die Vertreter aller europäischen Nationen und fast aller Völkerschaften Amerikas und Afrikas in reiner und gemischter Rasse. Alle Arten Pferde, Esel, Maulesel und Maulthiere werden als Zug- und Reitthiere benutzt und die wunderlichsten Gefährte sind vertreten. Negerinnen eilen der Stadt zu, welche nichts in der Hand, aber alles auf dem Kopf tragen, sei es auch nur eine einzelne Apfelsine oder ein rohes Ei. Die ganze Straße bildet einen zur Stadt sich hinwälzenden Strom.

Abends nach der Ankunft auf der Tijuca (der Berg, wo das Landhaus des Consuls liegt) geht man in der Dämmerstunde noch etwas im Garten spazieren, um 7 Uhr wird die dem großartigen Hauswesen entsprechende Hauptmahlzeit eingenommen und die Zeit von 8 bis 11 Uhr, zu welcher sich zuweilen auch noch Besuch aus der Nachbarschaft einfindet, wird plaudernd und rauchend auf der Veranda zugebracht. Hier kann der Naturfreund wahrhaft schwelgen, denn es gibt kaum etwas Schöneres, als das vor uns liegende großartige Landschaftsbild, auf welchem zur Zeit auch gerade in den Abendstunden der volle Mondschein liegt. Wunderbar weich und im Verhältniß zur Tageshitze doch merklich erfrischend ist die Luft. Rechts und links zu unsern Füßen liegen Gärten, weiterhin Thäler und Schluchten und dahinter die dichtbewaldeten sich bis zu 1000 m über den Meeresspiegel erhebenden Bergkegel, zwischen welchen man an einzelnen Stellen das weite Weltmeer schimmern sieht. — Die Verandasäulen sind von blühendem, stark duftendem Gaisblatt umrankt, dessen Blüten vor Sonnenuntergang von dreisten kleinen Kolibris besucht werden, welche, ohne sich zu setzen, von Blüte zu Blüte schwirren und fliegend mit ihren langen Schnäbeln die Insekten aus den Blütenkelchen herausholen. Nach Sonnenuntergang kommen die Abendschwärmer und, wenn man gerade zu dieser Zeit auf der Veranda sitzt, kann man schwer feststellen, ob man noch die Vögel oder schon Schmetterlinge vor sich hat, da beide von ziemlich gleicher Größe sind und in derselben Weise von Blüte zu Blüte eilen. Ueberall summt es, die großen Frösche quaken, die Hunde bellen und fast scheint es, als ob das Leben in der Natur hier zur Nachtzeit größer sei wie am Tage.

Um 11 Uhr begeben wir uns zur Ruhe, stehen um 7 Uhr auf und gehen nach einem Rundblick auf die im Morgenthau sich badende, stets gleich herrliche Landschaft etwa 20 Schritte weit nach einem ausgemauerten geräumigen und von hohen Bambusbüschen umstandenen

Digitized by Google

Bassin, wo wir, nachdem die nächste Umgebung auf Giftschlangen abgesucht ist, ein außerordentlich erfrischendes Schwimmbad nehmen. Eine klare Gebirgsquelle liefert das ziemlich kalte Wasser, welches an der andern Seite des Bassins durch ein Rohr wieder abfließt. Nach dieser Erfrischung mundet das reichhaltige Frühstück vortrefflich und kurz nach 8 Uhr sind wir wieder zu Pferde.

Eine Eigenthümlichkeit der in Brasilien üblichen Gastfreundschaft besteht auch darin, daß der Gast von allen, ja ganz unbetheiligten Seiten so überwacht wird, daß er nie von seinem eigenen Geld etwas ausgeben kann. Nicht nur, daß wir morgens beim Ankleiden in unsern Rocktaschen eine von Heinzelmännchen hineingesteckte wohlgefüllte Cigarrentasche vorfinden, auch Trinkgelder an Pferdeknechte 2c. sind stets bezahlt und werden von uns nicht angenommen, ebenso das Fahrgeld für die Straßenbahn. Hier zahlt überhaupt nur derjenige Fahrgast eines größern Bekanntenkreises, zu welchem der Schaffner zuerst kommt und zwar für alle die, welche er diesem fast unmerklich mit dem Finger bezeichnet. So kommt es, daß ein Uneingeweihter ganz verblüfft ist, wenn er sieht, wie ein Fahrgast, der bezahlen will, auf einen Wink des Schaffners sein Geld wieder einsteckt und dieser überhaupt nur von einigen wenigen Passagieren das Fahrgeld erhebt. — Um nun doch auch einmal zu bezahlen, setzen wir uns so hin, daß der Schaffner in den Grenzen unsers Kreises zuerst zu uns kommen muß, und als wir bereits unsere List gelungen wähnen und ganz stolz bezahlen wollen, wird uns dennoch abgewinkt, aber auch keiner unserer Gesellschaft bezahlt. Ein zweiter Versuch mislingt ebenso und nun erfahren wir, daß jedesmal ein uns ganz fremder, hinter uns sitzender Brasilianer die Rechnung berichtigt hatte, jedenfalls weil er sah, daß wir hätten zahlen müssen und dies in seinem Lande nicht eintreten durfte. Danach machten wir keinen weitern Versuch, uns gegen diese Landessitte aufzulehnen.

Für einen Tag hat der Consul die dienstfreien Offiziere unsers Schiffs zu sich geladen und alles so geordnet, daß die Herren morgens 6 Uhr von Rio abfahren und um $7\frac{1}{2}$ Uhr oben bei uns eintreffen. Um 8 Uhr brechen wir zu Pferde auf, finden um 10 Uhr in der Nähe der Küste in einem reizenden Thal ein vielfach von Fremden besuchtes Gasthaus, wo wir frühstücken und dann von hier aus die in Aussicht genommene eigentliche Partie auf den 1000 m über dem Meer liegenden Gipfel des Corcovado antreten. Wir reiten stets auf vorzüglichen Wegen, welche in den niedern Regionen durch die über-

Digitized by

hängenden Zweige der Bäume fast vollständig unter Schatten gehalten werden, besuchen zwei Wasserfälle, sehen viel schöne Pflanzen und werden von farbenprächtigen Schmetterlingen, an denen Brasilien ja so reich ist, umgaukelt. Von dem Gipfel des Corcovado wird uns bei der selten klaren Luft, welche an diesem Tage herrscht, eine Fernsicht geboten, wie sie wohl einzig auf unserer Erde ist.

Das zu unsern Füßen liegende Stück Welt umfaßt einen Kreis von 30 deutschen Meilen Durchmesser. Aus der Landebene ragen überall alleinstehende massige Bergkegel der verschiedensten Höhen empor, zwischen welchen namentlich die große Stadt Rio mit ihrem weiten Kranz von Landhäusern und der vor ihr liegenden, viele Meilen Wasserfläche umfassenden Bai sich dem Auge entgegendrängt. Im Norden, Westen und Süden sieht das Auge in unbegrenzte Fernen hin Berge und wieder Berge, während im Osten die blaue See mit den auf ihr schwimmenden, scheinbar winzigen Segel- und Dampfschiffen einen sehr glücklichen Contrast bildet.

Eine andere Reitpartie wollen wir noch mitmachen, um kennen zu lernen, welche Kurzweil den hier in den Bergen wohnenden Europäern zur Verfügung steht. Da gerade Vollmond ist, wird ein Abendritt verabredet, an welchem sich 7 Herren und 2 Damen betheiligen. Um 8 Uhr trifft die Gesellschaft zusammen und schweift bis 12 Uhr in den Bergen herum. Wo wir überall hinkommen, bleibt uns unklar, nur so viel wissen wir, daß wir nie im Schritt gehen. Der Weg führt durch dunkle Gassen, wo das Mondlicht das dichte Laub kaum durchbrechen kann, dann befinden wir uns zur Abwechselung wieder auf einer freien Stelle, wo der Mond anfangs bei unserm Heraustreten aus den dunkeln Wegen unsere Augen vollständig blendet. Auf solch einem freien Wiesenplan wird auch eine halbe Stunde lang hin- und hergalopirt. Ein Ritt um einen kleinen See und ein kurzer Aufenthalt vor einem größern, im Mondlicht glitzernden, höchst malerischen Wasserfall sind landschaftlich die Hauptpunkte. Den Schluß der Abendunterhaltung bildet eine kurze Rast bei einem der Herren, wo wir uns durch ein Glas kalten Champagners erfrischen. Derartige Abendvergnügungen müssen köstlich sein, wenn man körperlich ganz frisch ist; wir sind aber von dem vielen ungewohnten Reiten der letzten Tage so steif und zerschlagen, daß wir vorzugsweise auf uns selbst achten mußten, um nicht vom Pferde zu fallen.

Wir wollen nun mit Rio abschließen und nur noch einige Einzelheiten unserer Betrachtung unterwerfen.

Digitized by Google

Daß die Besatzung während des Hafenaufenthalts nach der langen Seereise volle Beschäftigung im Arbeitsdienst gefunden hat — genaue Besichtigung der ganzen Takelage und der Segel, Prüfung des Schiffsbodens und des Ruders durch einen Taucher, Ergänzung der Kohlen-, Proviant-, Wasser- und Materialvorräthe — wollen wir uns nur kurz andeuten lassen, weil wir in diesem Abschnitt schon zu viel von dem Kleingetriebe des großen Dienstes haben hören müssen; wir verlieren dadurch aber nichts, weil wir in andern Häfen noch Gelegenheit finden werden, die Art der Ausführung solcher Arbeiten kennen zu lernen.

Trotz des Gelben Fiebers erhielt täglich eine Wach-Hälfte der Mannschaft Urlaub, sodaß jeder Mann zweimal an Land gekommen ist. Hierbei wurde nur die Vorsicht geübt, daß die Leute erst um 4 Uhr nachmittags an Land gesetzt und schon um 9 Uhr abends von dort wieder abgeholt wurden.

Auffällig ist die Art, wie hier die Kauffahrer die Kriegsschiffe, und namentlich wie sie die brasilianischen grüßen. Es ist eine alte Sitte, daß der Kauffahrer, welcher früher jedem ihm auf hoher See begegnenden Kriegsschiffe seine Flagge zeigen mußte, diejenige des Kriegsschiffs in der Weise grüßt, daß er seine dreimal halb niederholt und wieder heißt, was „mit der Flagge dippen" genannt wird, worauf das Kriegsschiff durch einmaliges Dippen dankt. In neuerer Zeit hat sich die noch höflichere Form herausgebildet, daß der Kauffahrer bei dem Vorüberfahren an einem Kriegsschiff die Flagge halb niederholt, und sie in dieser Lage beläßt, bis er das Kriegsschiff passirt hat. Für diesen Gruß wird aber auch nur durch einmaliges Dippen gedankt. Hier in Rio nun gehen die Kauffahrer noch weiter und holen ihre Flaggen beim Passiren des brasilianischen Geschwaders als Zeichen der größten Ehrerbietung so tief herunter, daß sie fast das Wasser berühren. Dieser ehrfurchtsvolle Gruß wird den Brasilianern wahrscheinlich aber nur deshalb zutheil, weil die Schiffe sonst von der Zollbehörde am Lande so schlecht behandelt werden, daß sie das nächste mal lieber ihre Flagge so tief senken, als es nur angeht.

Charakteristisch ist nun, daß z. B. die englischen Dampfer wenigstens auch die andern Kriegsschiffe, unabhängig von ihrer Nationalität, in derselben Weise ehren, während die deutschen Schiffskapitäne in ihrer nationalen Kurzsichtigkeit sogar vor ihren eigenen Kriegsschiffen die Flagge nur einmal kurz dippen. Der deutsche Kapitän kann es nicht begreifen, daß er, wenn er der eigenen Kriegsflagge die größtmögliche

Digitized by Google

Ehre erweist, sich selbst ehrt und daß er nur Nutzen davon hat, wenn er das Ansehen der eigenen Kriegsmarine im Auslande kräftigen hilft. Er bildet sich aber stets ein, daß der Flaggengruß der Person des Commandanten und nicht der Flagge gilt. Der Kapitän eines großmächtigen Passagierdampfers hält es einfach für lächerlich, daß er die auf einem kleinen Kanonenboot wehende Kriegsflagge grüßen soll. Bedürfen die Herren aber der Hülfe eines Kriegsschiffs, dann können sie auch ebenso höflich werden, wie es in der Regel die Kapitäne der Kauffahrer anderer Nationalitäten sind. Natürlich kommen auch hier lobenswerthe Ausnahmen vor, sie sind aber selten.

Es ist vorher gesagt worden, daß früher die Kauffahrer vor jedem Kriegsschiff die Flagge zeigen mußten; dies ist jetzt nicht mehr der Fall. Mit dem Zeitpunkt, wo die andern Staaten die Alleinherrschaft Englands auf dem Meere nicht mehr anerkannten und dessen Kriegsschiffen das Recht absprachen, von ihren Kauffahrern auf offenem Meere die Flagge fordern zu können, war dieser Zwang für Friedenszeiten beseitigt, wenn er auch für die Kriegsschiffe untereinander in gewissem Sinne noch besteht. Denn wenn zwei solche Schiffe sich auf hoher See begegnen, und das eine seine Flagge heißt, dann muß das andere folgen, wenn es nicht für einen Freibeuter gehalten und danach behandelt sein will. So begegnete Mitte der 70er Jahre einem deutschen Panzergeschwader in der Spanischen See ein solcher Fall. Ein fremdes Panzerschiff kreuzte seinen Curs ohne die Flagge zu zeigen, obgleich die Deutschen die ihrige wehen hatten. Der deutsche Admiral steuerte darauf aus der Linie heraus, machte sein Schiff gefechtsklar und ging mit Volldampf auf den Fremden los, welcher nun allerdings, als er sah, daß es Ernst wurde, die Farben einer uns wenig freundlich gesinnten Nation heißte und gleichzeitig den dem deutschen Admiral gebührenden Salut feuerte, worauf dieser, nachdem er den Salut erwidert hatte, zu seinen andern Schiffen zurückkehrte.

Sind nun auch die Kauffahrer auf offener See nicht mehr verpflichtet, jedem Kriegsschiff die Flagge zu zeigen, so thun sie es in der Regel doch aus Höflichkeit oder aus Zweckmäßigkeitsgründen, weil der Kauffahrer gar oft der Hülfe des Kriegsschiffs bedarf. Er bittet um einen Arzt für einen Schwerkranken oder um Ergänzung seiner zusammengeschmolzenen Proviantvorräthe; er bittet um Hülfe gegen eine meuternde Mannschaft; er gibt sein Besteck an, um es mit dem jedenfalls genauern des Kriegsschiffs zu vergleichen, oder er bittet, unter Angabe seines Namens und seiner Signalnummer, in dem

Digitized by Google

nächſten Hafen an den Rheder des Schiffs zu telegraphiren, wo er zuletzt geſehen worden und daß bei ihm an Bord alles wohl iſt.

Dagegen ſind die Kauffahrer auch jetzt noch gehalten, einem jeden Kriegsſchiff innerhalb deſſen Landesgrenzen die Flagge zu zeigen, ſofern dieſes durch Heißen ſeiner Flagge dies fordert. Die Landesgrenze umfaßt bekanntlich den ſich an die Küſte anlehnenden Meeresſaum von drei Seemeilen Breite.

An einem Nachmittag kenterte in der Nähe des Schiffs eins unſerer Boote, in welchem Unteroffiziere zu ihrem Vergnügen ſegelten. Die Gig, welche den Commandanten an Land gebracht hatte und eben zurückkehrte, nahm die im Waſſer ſchwimmenden Leute zunächſt auf, während von unſerm Schiff ein Boot zur Rettung hinruderte und von zwei Braſilianern auch je ein Boot zu demſelben Zweck zur Unglücksſtätte hineilten, aber nichts anderes mehr zu thun fanden, als das mit ſeinen Segeln im Waſſer liegende und nur ſchwer vorwärts zu bewegende Boot zu unſerm Schiffe bugſiren zu helfen. Der Piketoffizier fuhr gleich nachher zu den beiden Schiffen, um für die ſchnelle Hülfe Dank zu ſagen.

Daß unſere Offiziere von den in Rio lebenden Deutſchen auf das liebenswürdigſte aufgenommen und in deren Club eingeführt wurden, iſt bei der bekannten Gaſtfreundſchaft unſerer Landsleute ſo ſelbſtverſtändlich, daß es eigentlich nicht erwähnt zu werden brauchte. Ebenſo ſelbſtverſtändlich iſt es, daß jene Herren viel auf unſerm Schiff verkehrten und daß der Commandant in Erwiderung der vielfachen ihm gewordenen Einladungen am letzten Tage unſers hieſigen Aufenthalts noch ein größeres Eſſen für den ſtellvertretenden Geſandten, den Conſul und andere Herren gibt.

Digitized by

8. Allerlei Dienst und Seemannschaft.[1]

An einem heißen, sonnigen Morgen, nach zwölftägigem Hafenaufenthalt verlassen wir Rio und gehen in Gedanken auch wieder auf die „Najade" über, welche Montevideo als nächsten Hafen anlaufen soll.

Wenn wir auch von der Gesundheitsbehörde in Rio einen „reinen" Gesundheitspaß erhalten haben, wie die Bescheinigung, daß in der Stadt keine ansteckenden Krankheiten herrschen und das Schiff ohne solche den Hafen verlassen hat, genannt wird, so will der Commandant doch zur Sicherung der Besatzung eine etwa dreiwöchentliche Kreuzfahrt nach südlichern Regionen unternehmen, weil nach allen Erfahrungen ein längerer Aufenthalt in der gemäßigten Zone jeden etwa eingeschmuggelten Gelbfieberkeim tödtet und somit vollkommene Sicherheit gegen den Ausbruch dieser Krankheit gibt. Auch will er der Gesundheitsbehörde in Montevideo jeden Vorwand, uns in Quarantäne zu legen, nehmen.

Die Kreuzfahrt wird auch der Ausbildung der Besatzung, welche schon eine gewisse Sicherheit in der Ausführung aller Exercitien erlangt hat, zu statten kommen, da die niedrigere Tageswärme, welche wir bald zu erwarten haben, die Möglichkeit bietet, die Menschen körperlich mehr anzustrengen, sodaß an Stelle der Exercitien die Durchführung größerer Manöver treten kann, während vorläufig noch, wo der Thermometer am Tage nicht unter 28 und 27° sinkt, eine gewisse

---

[1] Unter „Seemannschaft" versteht man die gesammte Manövrir-, Takel- und Ankerkunde, sowol die Kenntniß der hierfür getroffenen Einrichtungen, wie deren Gebrauch, um ein Schiff auf die schnellste und sicherste Art über See zu führen und es vor See- und Strandungsgefahr zu bewahren.

Der Begriff „Navigation" umfaßt dagegen die Ortsbestimmung, die Sternkunde, die Windverhältnisse und Meeresströmungen, den Gebrauch der Seekarten und die Kenntniß, wie man den kürzesten und sichersten Seeweg bestimmt und wie man das Schiff vor der Möglichkeit, in eine Strandungsgefahr zu kommen, behütet.

Digitized by Google

Schonung geboten ist. Dieselbe beschränkt sich auf See allerdings darauf, daß die verschiedenen Exercitien nicht länger als eine halbe Stunde währen, während im Hafen der Dienst nach einer sogenannten Tropenroutine gehandhabt wird. Der Unterschied zwischen dieser und der gewöhnlichen Tagesroutine besteht darin, daß die Exercitien, wie die außerhalb des Schiffs nothwendigerweise vorzunehmenden Arbeiten auf die Morgen- und Abendstunden gelegt werden, daß die leichtern, täglich wiederkehrenden Erhaltungsarbeiten am Schiff und seinem Inventar, zu denen ein Aufwand von Körperkräften nicht erforderlich ist, sich den Morgenexercitien beziehungsweise Arbeiten anschließen und denen des Abends vorausgehen.

Manche legen sogar die Vormittagsexercitien noch vor das tägliche Reinschiff und geben das Frühstück dann, wenn der Tag erst um 5 Uhr anbricht, gleich nach der Reveille aus. Diese letztere Diensteintheilung scheint uns aber ein Fehlgriff zu sein.

Die Tropen greifen gesunde, jugendkräftige Menschen doch nicht in dem Maße an, wie vielfach vermuthet wird, und namentlich dann nicht, wenn die Menschen richtig gekleidet sind und angemessen gepflegt werden. Zwei Punkte, in denen unsers Erachtens aber noch immer viel gesündigt wird.

Man kann es nämlich auf vielen Schiffen noch als Regel betrachten, daß, während die Offiziere, zu welchen wir auch die Aerzte rechnen, sich in den Tropen Tag und Nacht in der leichtesten Kleidung bewegen, die Mannschaften gezwungen werden, am Tage unter dem Arbeitsanzug aus derbem Leinen- oder Baumwollenstoff noch wollene Unterkleider zu tragen, und nachts, d. h. in der Zeit von 4 Uhr nachmittags bis $7^1/_2$ Uhr morgens, sich ebenso zu kleiden, wie in den gemäßigten Klimaten sogar bei rauherm Wetter, indem sie über die wollenen Unterkleider ein wollenes Hemd und eine Tuchhose ziehen müssen. Hauptsächlich wol deshalb, weil Commandant und Arzt glauben, hiermit alles, was zur Verhütung von Erkältungen möglich ist, gethan zu haben, und dies bei einer Luftwärme, welche auf dem Oberdeck des Nachts zwischen 25 und 29° C. schwankt, im Innern des Schiffs gewöhnlich aber dauernd mehr als 30° beträgt. Die Folge ist, daß die Offiziere sich trotz ihrer leichten Kleidung nicht erkälten; die Mannschaften aber, gepeinigt von Hitze und einem schweren, den Körper überall drückenden Anzuge, welcher noch von Schweiß durchzogen ist und einen abstoßenden, süßlichen Geruch verbreitet, langsam hinwelken, da auf solchen Schiffen auch die Schlaf-

Digitized by

räume der Mannſchaften des Nachts nahezu mit Peſthöhlen verglichen werden können.

Thörichte Eitelkeit vermag aber noch Wunderbareres zu zeitigen; denn da die Unteroffiziere nicht dazu gezwungen werden können, die Arbeitsbluſe der Mannſchaften anzuziehen, und ſie ſich freiwillig nicht dazu verſtehen, weil nach ihrer Anſicht das Rangabzeichen an der Bluſe ihre Stellung nicht genügend kennzeichnen würde, ſie auch ihre weißleinenen Hemden ſchonen und allzugroße Wäſche vermeiden wollen, ſo tragen ſie denn auch am Tage, falls der Commandant es nicht anders befiehlt, das blaue wollene Hemd und bilden dann für feine Naſen einen Gegenſtand, den man in großem Bogen zu umgehen ſucht.

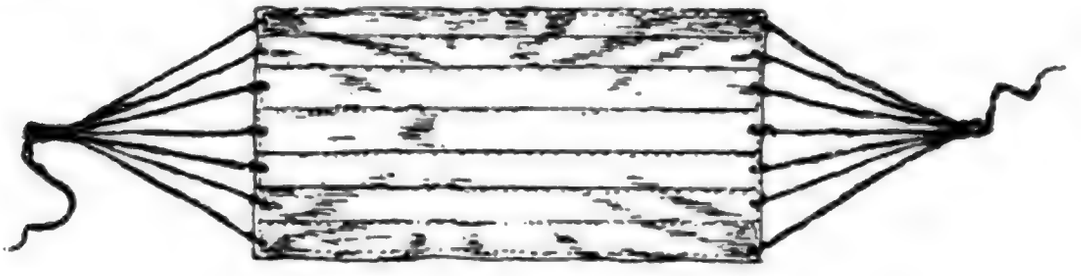
Dieſer warme Nachtanzug für die Mannſchaften, welchen man auf den engliſchen Kriegsſchiffen ziemlich allgemein ſieht, wird bei uns noch viel zu häufig gefunden, was um ſo mehr zu bedauern iſt, als mit dieſer Maßregel gewöhnlich eine andere Hand in Hand geht, welche einen noch nachtheiligern Einfluß auf den Geſundheitszuſtand im Schiff übt und doch als eine natürliche Folge der erſtern betrachtet werden kann. Denn derjenige Commandant, welcher ſeine Leute durch übermäßig warme Kleidung vor Krankheiten bewahren will, wird ſie auch des Nachts gegen die Einflüſſe der Witterung, gegen Thau und den vielfach für ſchädlich gehaltenen Einfluß des Mondlichts, das nach altem Aberglauben in den Tropen Anſchwellungen des Geſichts herbeiführen ſoll, ſchützen. Die Leute werden ſomit gezwungen, die Nacht in den untern Räumen in ihren Hängematten zu verbringen, und diejenigen der Wache, welche an Deck bleiben müſſen, werden mit Decken und Preſennings zugedeckt. Ein ſolches Schiff iſt dann ſtets in eine ſchwere Schweißatmoſphäre gehüllt, welche im Zwiſchendeck ſogar das Athmen beſchwert, ſobald daſſelbe erſt mit den Schläfern angefüllt iſt.

Anders zeigt ſich uns ein Schiff, auf welchem die Menſchen leicht gekleidet gehen, Tag und Nacht im Arbeitszeug und die Unteroffiziere in weißen Hemden, am Tage ohne wollene Unterkleider, welche nachts nach Belieben angezogen werden können. Hier wird ihnen auch erlaubt, die Nacht auf dem Oberdeck zuzubringen, und ſolchen, die vollen Tagesdienſt in den untern Räumen haben, mithin nur wenig an die friſche Luft kommen, werden, ſoweit die Verhältniſſe es geſtatten, vorübergehend Plätze für ihre Hängematten an beſonders luftigen Stellen angewieſen, denn auf ſolchem Schiff bleiben des Nachts die Geſchützpforten in der Batterie geöffnet, während ſie auf den früher erwähnten geſchloſſen werden. Und wer auf dem Oberdeck ſchlafen will, wird

nicht mit andern in Gruppen zuſammengelegt und zugedeckt, ſondern er mag ſich ſeinen Platz ſelber wählen und ſein Geſicht getroſt von dem Mond beſcheinen laſſen, der ihm keinen Schaden zufügt. Die einzige Unbequemlichkeit für diejenigen, welche nicht zur Wache gehören, liegt, da ſie die Härte des Lagers wenig empfinden, darin, daß ſie bei Segelmanövern aufſtehen und zur Seite treten müſſen. Doch da ſie dies vorher wiſſen und es ja auch ihr freier Wille iſt, auf dem Oberdeck zu ſchlafen, ſo ertragen ſie gern dieſe nicht zu umgehende Störung.

Wenn wir nun noch gern wiſſen wollen, worin der Vorzug eines ſolch harten Nachtlagers auf dem Oberdeck eigentlich beſteht, dann müſſen wir uns erzählen laſſen, wie die Cadetten, Unteroffiziere und Mannſchaften ſchlafen.

Das Bett beſteht aus der eigentlichen Hängematte, aus einer mit einem loſen Bezug umkleideten Matratze und, je nach der Temperatur der Luft, aus einer oder zwei wollenen Decken.



Hängematte.

Die Hängematte iſt ein Stück beſonders ſtarken Segeltuchs von 2,20 m Länge und 1,09 m Breite, an welches an den beiden Schmalſeiten dünne Tauenden, die in einem Punkt zuſammenlaufen, ſo angeknüpft werden, daß das Tuch eine ſackartige Form annimmt. Die 1,80 m lange und 0,63 m breite Matratze iſt mit 4 kg Roßhaar geſtopft. Die Cadetten haben noch zu ihrer perſönlichen Ausſtattung gehörige leinene Bezüge für die Decken und auch ein kleines Kopfkiſſen, welch letzteres die Unteroffiziere und Mannſchaften ſich dadurch ſchaffen, daß ſie ihre für die Nacht abgelegten Kleidungsſtücke unter das Kopfende der Matratze ſchieben.

Das Bett iſt ſoweit gut; aber der kleine Platz, welcher für dasſelbe zur Verfügung ſteht, iſt nach allgemein menſchlichen Begriffen unzureichend und wird immer ungenügender, je mehr Maſchinen für elektriſche Beleuchtung, Ventilation, Munitionstransport und dergleichen in die neuern Schiffe hineingebaut werden. In der Länge iſt der Raum zwar meiſt ausreichend, aber 36 cm Breite, ſo weit ſind die

Digitized by Google

Haken zum Aufhängen der Matten von einander entfernt, ist doch gar zu wenig, zumal, wenn zur besten Ausnutzung des ganzen Schlafraums die Hängemattenplätze bis dicht an die Schiffswände gelegt werden und dann bei dem Schlingern des Schiffs der Vortheil der Hängematte, daß sie alle Bewegungen mitmacht, aufgehoben wird und nun eine ganze Anzahl von Menschenkörpern sich gegenseitig drücken, weil die beweglichen Hängematten nachgeben und das Gewicht eines jeden Mannes sich auf seinen Nebenmann legt. Auf See, wo die Bewegung des Schiffs vornehmlich in Betracht kommt, ist dieser Uebelstand für die Wachgänger allerdings dadurch beseitigt, daß die Hälfte der Mannschaft sich auf Wache befindet, wie wir ja wissen, und die Vertheilung der Schlafplätze so angeordnet ist, daß immer eine Steuerbordnummer mit einer Backbordnummer abwechselt, also bei jeder Hängematte die beiden nächsten Nebenmänner ausfallen.

Dieses Zusammendrängen der einzelnen Schlafplätze, auf welches wahrlich die Redewendung „die Menschen liegen wie die gepökelten Heringe" paßt, wird dadurch noch unangenehmer, daß die Schläfer sich auch noch mit ihrer Decke zudecken müssen, weil sie nicht wissen, wo sie sonst mit derselben bleiben sollen. Es sind auf dem Schiff keine Räume vorhanden, wo dieselben vorübergehend für die Nacht untergebracht werden könnten, und das Schiff kann sie nicht ganz abnehmen und in den Lasten verstauen, weil gelegentlich auch in den Tropen plötzlich ein so außergewöhnlicher Temperaturwechsel vorkommt, daß die Benutzung der Decken nothwendig wird. Andererseits dürfen sie aber nicht aus den Hängematten heraushängen, weil der Raum unter diesen frei bleiben muß.

Die Höhe des Decks beträgt gewöhnlich rund 2 m, sodaß unter den vorschriftsmäßig aufgehängten Hängematten ein Raum von etwas über 1 m freibleibt, welcher auf Schiffen mit höhern Decks bis zu $1\frac{1}{2}$ m anwachsen kann. Diese Zahl darf aber wiederum nicht überschritten werden, weil sonst die Menschen ihre Hängematten weder aufhängen noch in dieselben gelangen können, da Stühle oder dergleichen nicht vorhanden sind. Auf Schiffen mit außergewöhnlich hohen Decks müssen daher besondere Vorrichtungen angebracht werden, um die Hängematten in der richtigen Höhe befestigen zu können.

Der Raum von 1 bis $1\frac{1}{2}$ m unter den Hängematten ist nun eben ausreichend, daß die die Runden gehenden Personen sich halbkriechend bewegen können, und daß es den Posten im Zwischendeck ermöglicht wird, einen Ueberblick über das ganze Deck zu erhalten,

Digitized by Google

sobald sie sich bücken, und sie dann eine etwa eintretende Feuersgefahr, einen Unglücksfall oder einen Dieb, der sich an dem Eigenthum seiner Kameraden vergreifen will, sofort entdecken können. Wenn nun zur Sicherung des Schiffs und der Mannschaft dieser freie Raum nothwendig ist, so kann nicht gestattet werden, daß irgendetwas aus der Hängematte heraushängt oder die Leute zur Gewinnung von mehr Platz dieselben abwechselnd hoch und niedrig aufhängen. Jeder Mann, welcher gegen diese Vorschrift verstößt, wird bei der Runde geweckt, um den begangenen Fehler gut zu machen, und erhält außerdem am nächsten Tag eine angemessene Strafe.

Diese eigenartigen Verhältnisse bedingen allein schon die größtmögliche Zurückhaltung bei der sonst vielleicht wünschenswerthen Einführung neuer Erfindungen auf den Kriegsschiffen. Man muß davon absehen, Maschinen und Einrichtungen, wie z. B. Dampfsteuerapparate und Anlagen für elektrisches Licht in solche Schiffe, welche derselben nicht durchaus bedürfen, hineinzubauen. Auch muß jede Anbordcommandirung von für den Schiffsdienst überflüssigen Kammerbewohnern vermieden werden, weil etwa 40 solcher fast ebenso viel Schlafraum beanspruchen, wie 350 Unteroffiziere und Gemeine.

Kann nun ein Commandant durch sachgemäße Vorschriften für die Kleidung, und durch Anordnungen, welche seinen Leuten einen gesunden Schlaf sichern, schon viel für deren Leibespflege thun, so ist damit das Feld seiner Fürsorge doch noch nicht erschöpft. Er wird auch Sorge tragen, daß jedermann täglich ein Bad nehmen kann, was allerdings schon tiefer in den regelmäßigen Gang des täglichen Dienstes eingreift. Ein Bad für eine so große Menschenmenge ist nur auf dem Oberdeck möglich, weil die Einbauung einer genügend großen Zahl von Badekammern einfach unmöglich ist. Schon diejenigen für Offiziere und das Maschinenpersonal beanspruchen im Verhältniß zu den sonstigen Bedürfnissen zu viel Raum, und erstere sind obendrein überflüssig, weil sie doch nicht benutzt werden. Sind sie nicht vorhanden, dann werden sie allerdings beansprucht; sind sie aber da, dann erweisen sie sich stets als Raumverschwendung, weil der an ein tägliches kaltes Bad gewöhnte Seeoffizier dieses doch stets in seiner Kammer als Sturzbad unter Benutzung einer kleinen Wanne nimmt. Auch sind Warmbäder aus Seewasser nicht beliebt und süßes Wasser kann dazu nicht verabfolgt werden.

Man sollte nun meinen, daß es kaum etwas Einfacheres gäbe, als den Menschen auf einem Schiff, das in dem herrlichsten Wasser

Digitized by Google

schwimmt, jederzeit ein Sturz- oder Spritzenbad zu verabreichen, und doch erscheint dies manchen Offizieren, welche in dem altgewohnten Routinedienst, der ein solches noch nicht vorsieht, groß geworden sind, so schwierig, daß sie zuweilen ganz davon absehen und es den Leuten überlassen, sich die Gelegenheit und die Zeit für ein Bad zu stehlen. Ist doch auch erst seit dem Jahre 1858, wo der damalige Erste Offizier der Fregatte „Gefion" den Leuten eine besondere Zeit für die Selbstreinigung bewilligte, eine halbe Stunde für diesen Zweck in unsere Routine eingestellt.

Als Regel gilt wol, daß auf den deutschen Schiffen die Leute sich des Morgens vor dem Deckwaschen baden, wie es ja auch am natürlichsten erscheint, um eine unnöthige Benetzung des Decks zu vermeiden. Und doch ist diese Zeit eine schlecht gewählte, weil es dem Menschen widerstrebt, sich in dunkler Nacht, kurz vor Sonnenaufgang und zu der einzigen Tageszeit, wo er noch halb verschlafen infolge der gerade jetzt kühlern Temperatur in der Regel etwas fröstelt, zu entkleiden, um ein ihm unangenehmes Bad zu nehmen, das ihm noch widerwärtiger dünkt, wenn er dazu gezwungen wird, und dies letztere ist kaum zu umgehen, wenn er überhaupt baden soll. Die Menschen suchen daher das Bad zu vermeiden und wollen lieber die für dasselbe festgesetzte halbe Stunde zu einem Nachschlaf benutzen.

Jeder Erste Offizier eines Schiffs wird nun mit allen Mitteln der Redekunst zu beweisen suchen, daß die Badezeit auf keine andere Stunde gelegt werden kann, und er findet auch der Gründe genug. Ein menschenfreundlicher Commandant sollte sich aber durch dieselben nicht beeinflussen lassen, sondern die Badezeit, solange die oberste Behörde für sie noch keine bestimmte Stunde in der Routine festgesetzt hat, auf $5^1/_2$ Uhr nachmittags legen und als Badeplatz das Achterdeck bestimmen, weil damit alle von dem Ersten Offizier hervorgesuchten Gründe hinfällig werden. Hierzu gehört dann allerdings noch, daß die Abendmusterung schon um $4^1/_2$ Uhr abgehalten wird und das Abendsegelexercitium um $5^1/_4$ Uhr beendet sein muß. Die Menschen, welche nach Ertragung der Tageshitze und nach dem anstrengenden letzten Exercitium sich ordentlich nach einer Körpererfrischung sehnen, um nachher mit Genuß ihr Abendbrot einnehmen und ihre Freizeit genießen zu können, werden sich zu dem Bad drängen und neben der Wohlthat, welche ihrem Körper zutheil wird, auch eine geistige empfinden, die wiederum nur von vortrefflicher Wirkung auf das Allgemeinbefinden der ganzen Besatzung sein kann.

Digitized by Google

Es gibt ja allerdings kaum etwas, was in geregelten Zeitläufen auf dem Schiff mehr zu vermeiden iſt, als Feuchtigkeit innerhalb der Bordwände. Trockenheit und immer wieder Trockenheit iſt das unter allen Umſtänden zu erſtrebende Ziel. Aber ſchließlich ſchadet etwas Näſſe auf dem Achterdeck, wo nur wenige Perſonen auf- und abgehen und ein ſchnelleres Auftrocknen möglich wird, nichts, wenn nur das Vordeck, auf welchem die Menſchenmaſſen während der Freizeit dicht zuſammengedrängt ſitzen und liegen, trocken iſt. Dieſes kleine Opfer, für kurze Zeit ein feuchtes Deck unter ihren Füßen zu haben, müſſen die ſonſt gegenüber den Mannſchaften ſo ſehr bevorzugten Offiziere für dieſe ſchon übernehmen.

Nach der Anſicht vieler Kriegsſchiffsbewohner könnte nun zwar die Würde des Achterdecks einen ſtarken Stoß erleiden, wenn man dieſes als Badeplatz benutzte, denn dieſer Raum iſt ein gar geheiligter. Zur Erhaltung der Mannszucht und zur Sicherung der Offiziere gegen tumultuariſche Auftritte oder gar Angriffe ſeitens der Mannſchaft, welche, wenn ſie auch unwahrſcheinlich ſind, doch bei gelegentlicher Trunkenheit, oder aus ſonſtigen unberechenbaren Urſachen vorkommen könnten, iſt es nothwendig, dieſen Theil des Oberdecks, welcher für gewöhnlich nur von den Offizieren und Cadetten begangen werden darf, der Mannſchaft in der Art zu verſchließen, daß Unteroffiziere und Gemeine denſelben nur in Ausübung eines Dienſtes betreten dürfen. Und um das Achterdeck auch noch mit einem gewiſſen Heiligenſchein zu umgeben, ſind alle Schiffsbewohner verpflichtet, daſſelbe durch einen Gruß zu ehren, ſobald ſie es betreten; mögen ſie nun durch die Luken aus den untern Räumen herauf, durch das Fallreep oder von dem Vordeck kommen. Der Gruß iſt ein rein militäriſcher, indem die Mitglieder der verſchiedenen Meſſen die Hand an die Mütze legen und Unteroffiziere wie Gemeine eine ſtraffe Haltung annehmen. Und dieſe äußere Form iſt von ſolcher Wirkung, daß kein Mann, mag er gelegentlich einmal auch noch ſo betrunken von ſeinem Landurlaub an Bord zurückkehren, es wagen wird, unaufgefordert das Achterdeck zu betreten.

Natürlich aber müſſen die Mannſchaften bei den Exercitien, dem Deckwaſchen, den Muſterungen u. ſ. w. auch in größern Maſſen auf das Achterdeck kommen, und mit gleichem Recht kann dies dann auch für das als Dienſt aufzufaſſende Baden angeordnet werden, ohne daß das Anſehen des Raums darunter leidet, wie ja auch für dieſen Zweck nur ein Theil des Backbord- bezw. Lee-Achterdecks freigegeben zu werden braucht.

Digitized by Google

Neben der äußeren Körperpflege müſſen wir auch noch die innere, d. h. die richtige Ernährung, in Betracht ziehen. Im Allgemeinen kann man zwar annehmen, daß der Europäer in den Tropen keiner andern, als der gewohnten feſten Speiſen bedarf, und da auf den Kriegsſchiffen in der Jetztzeit auch die Speiſerolle mit Hülfe von Conſerven eine durchaus zweckmäßige und allen Bedürfniſſen entſprechende iſt, ſo werden nach dieſer Richtung hin weder beſondere Vorſichtsmaßregeln oder Beſchränkungen nothwendig, noch hat man den Ausbruch gefährlicher Krankheiten, wie z. B. des Skorbuts zu befürchten.

Anders verhält es ſich aber mit den Getränken, von denen wir hier nur das harmloſeſte, das Waſſer, betrachten wollen, bei deſſen Genuß der Europäer ſich ſchon mancherlei Einſchränkungen auferlegen muß. Und da in dieſem Punkt die Mannſchaften in der Regel wenig nach den Folgen einer Unmäßigkeit fragen, wenn ſie nur für den Augenblick den Gaumenkitzel befriedigen können, viele von ihnen auch zum erſten mal in die Tropen kommen und für die Folgen unmäßigen Trinkens kein Verſtändniß haben, ſo muß der Commandant eingreifen, und, wie man ſo ſagt, ein Herz von Stein zeigen, wenn er ſeine Leute friſch und geſund erhalten will. Er darf nicht zugeben, daß ſie nach ihrem Belieben trinken, ſondern er muß ſie tränken laſſen.

Um dies zu verſtehen, müſſen wir auf die Sache etwas näher eingehen. Ebenſo wie durch zu warme Kleidung und durch ſchlecht ventilirte, überfüllte Schlaf- und Speiſeräume die Hautthätigkeit der Menſchen in hohem Maße geſchwächt wird, geſchieht dies für die Verdauungsorgane durch übermäßigen, unvernünftigen Waſſergenuß, welcher den Magen vielleicht noch mehr angreift, als Branntwein es thun würde; durch Erſchlaffung der Haut und des Magens verliert aber der Mann ſowol an Widerſtandsfähigkeit gegen die Tropen überhaupt, wie er im Beſondern empfindlicher für die Aufnahme von Krankheitsſtoffen wird. Der eine Fehler bedingt nun immer den andern. Werden die Leute ſo gehalten, daß ſie übermäßig viel Schweiß verlieren, dann verlangt das Blut gebieteriſch einen Erſatz für die Abgabe an Flüſſigkeit, und die Menſchen trinken alles, deſſen ſie nur habhaft werden können, ohne aber Befriedigung zu finden, weil das Blut mit ſolcher Gier das Waſſer aufſaugt, daß es den größten Theil davon ſofort wieder durch die Hautporen abſtößt, was man dauernd beobachten kann. Trinkt z. B. jemand, welcher keine äußere Veranlaſſung dazu hat, auf einmal ein Glas Waſſer hinunter, anſtatt dies ſchluckweiſe zu thun, dann bricht ſofort an dem ganzen Körper prickelnder Schweiß

ihnen das Fernbleiben gestattet wird. Ein anderer ist erst spät in der Nacht von dem Land an Bord zurückgekehrt, oder ist gar noch beurlaubt. Die übrigen sind anwesend, haben aber noch nicht gefrühstückt und fühlen sich unbehaglich; wozu sie eine gewisse Berechtigung haben, weil der ganze Schiffsdienst darauf zugeschnitten ist, daß er für die Personen der Freiwache erst mit 8 Uhr vormittags beginnt. Der Commandant mag seine Forderungen nun noch so hoch stellen, die Offiziere mögen den guten Willen haben, ihr Bestes zu einer guten Durchführung der Exercitien zu thun: gegen allgemeine Misstimmung und Unlust gibt es kein Mittel, und in keinen Verhältnissen ist es, um sich unbedingten Gehorsam zu sichern, so nothwendig, unausführbare Befehle zu vermeiden, als auf einem Schiff. Man sollte daher von derartigen Versuchen abstehen, das Deckwaschen etwas abkürzen oder die Mannschaft, welche im Hafen ja so ziemlich wachfrei ist, schon um $4^1/_2$ Uhr wecken, sodaß um $6^1/_2$ Uhr das Frühstück stattfinden und die Exercitien dann um 7 Uhr beginnen könnten. Bei solcher Eintheilung findet man schon Gegenliebe, zumal wenn dann der Vormittagsdienst statt um $11^1/_2$ schon um 11 Uhr seinen Abschluß findet.

Nach dieser Abschweifung können wir zu unserer Kreuzfahrt zurückkehren, bei deren Beginn wir zunächst die Deviation der Kompasse neu bestimmen.

Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, daß die Kompaßrose an Bord durch die im Schiff befindlichen Eisenmassen eine Ablenkung erfährt, welche auf den alten Holzschiffen allerdings sehr gering und häufig gar nicht vorhanden war. Weniger bekannt dürfte es sein, daß diese Ablenkung sich mit dem Wärmegrad des Schiffskörpers ändert, weil das warme Eisen eine größere Anziehung auf die Magnetnadel ausübt als das kalte. Diese Ablenkung der Rose von der magnetischen Nord-Südlinie unserer Erde wird von dem Seemann „Deviation" genannt, während er mit „Variation" nur den Winkel bezeichnet, welchen die Linie von dem Beobachter nach dem magnetischen Nord- oder Südpol mit der Richtung der Erdachse oder der wahren Nord-Südlinie bildet.

Wir auf der „Najade" haben es auch erfahren, daß die Deviation der Kompasse seit unserm Eintritt in die Tropen sich geändert hat, und so soll die günstige Gelegenheit, welche sich uns nach dem Verlassen des Hafens bietet, zu ihrer Regulirung benutzt werden. Früher konnte man dies nur im Hafen thun, indem man vom Schiff aus entweder Baken, die an Land für den Zweck besonders aufgestellt sind und

mit einem in weiterer Ferne gelegenen Kirchthurm oder einem sonstigen Object bestimmte und genau bekannte Richtungslinien bilden, peilt und die Peilungslinie mit dieser vergleicht, oder aber in der Weise, daß ein Offizier mit einem Kompaß an Land fährt, und beide Kompasse sich auf verabredete Flaggensignale hin gegenseitig peilen und so der Unterschied zwischen den zwei Linien, von welchen die vom Lande nach dem Schiff genommene als richtig anzusehen ist, gefunden wird. Zur Bestimmung der Deviation gehört aber, daß das Schiff geschwungen, d. h. einmal um sich selbst gedreht wird, damit alle Kompaßstriche verglichen werden können, und dies verursacht im Hafen sehr viel Arbeit, weil das Schwingen nur mit Hülfe von Warpankern ausgeführt werden kann.

In neuerer Zeit nun hat man auch die Sonne zur Deviationsbestimmung mit herangezogen und damit ein Mittel gefunden, diese auch auf See ausführen zu können, wo man in verhältnißmäßig kurzer Zeit und ohne nennenswerthen Kräfteaufwand das Schiff einen Kreis laufen lassen kann, sodaß diese Art der Deviationsbestimmung der andern vorgezogen wird. Man hat gedruckte Tabellen, welche für jede Breite, jeden Tag des Jahres und jede Tagesstunde die Richtung angeben, in welcher die Sonne zu dem Beobachter steht. Peilt man sie nun in dem Augenblick, wo das Schiff einen bestimmten Strich anliegt, und vergleicht die Peilung mit ihrer in der Tabelle verzeichneten wirklichen Richtung, dann erhält man die Abweichung des Kompasses für diesen Strich von der wahren Nord-Südlinie und aus dieser Zahl wieder die Deviation, sobald man von ihr die bekannte Variation in Abzug gebracht hat. Je nachdem man die Abweichung der Magnetnadel nach rechts oder links rechnen muß, um den richtigen Curs zu erhalten, wird die Deviation mit Ost oder West bezeichnet.

Für die Deviationsbestimmung ist auch noch zu beachten, daß jeder Kompaß je nach seiner Lage im Schiff eine andere Deviation hat, welche bei dem Peil- oder Regel-Kompaß, der mit Absicht möglichst hoch über dem Deck und so weit wie angängig von allen eisernen Gegenständen entfernt aufgestellt ist, geringer sein muß, als bei den auf dem Deck stehenden Steuerkompassen, die für die Leute am Ruder bequem sichtbar liegen müssen. Die Deviation muß also für jeden einzelnen Kompaß gefunden werden.

Der Hafen liegt hinter uns, die offene See vor uns und das große Meer gestattet dem Schiff freie Bewegung. An dem Peilkompaß stehen der Navigationsoffizier, ein zweiter Offizier und der Steuer-

Digitized by

mann, an jedem Steuerkompaß ein Offizier und ein Cadett. Der Steuermann und die Cadetten haben jeder ein Papier in den Händen, auf welchen in der gleichen Reihenfolge sämmtliche Kompaßstriche mit nebenstehenden übereinstimmenden Nummern verzeichnet sind. Der Commandant leitet die Bewegungen des Schiffs und läßt das Ruder nur so weit legen, daß die Drehung eine genügend langsame ist, damit die Kompaßrosen gut folgen können, läßt wol auch das Schiff das eine oder andere mal wieder etwas zurückdrehen, wenn die Beobachtung nicht geglückt ist. Der Navigationsoffizier peilt die Sonne durch dunkelgefärbte Gläser mit Hülfe eines schwarzen Glasspiegels und nennt dem Steuermann die gefundene Zahl zur Notirung, sobald der zweite Offizier durch den Ruf „Null" angibt, daß das Schiff bei einem neuen Strich angekommen ist, auf welchen Ruf hin die Offiziere an den Steuerkompassen auch den Cadetten die Zahlen nennen, welche zu verzeichnen sind. Sobald die Beobachtung beendet ist, begibt sich der Navigationsoffizier mit dem Steuermann unter Deck, um die Deviation für jeden einzelnen Kompaß auszurechnen. Diejenige des Peilkompasses wird in das Logbuch eingetragen und der Commandant erhält eine Abschrift, außerdem wird bei jedem Kompaß eine Tabelle der für ihn gültigen Deviation angebracht.

Die Seebrise hat frisch eingesetzt, der Commandant befiehlt: „Alle Mann auf, Segel setzen" und läßt dem Maschineningenieur den Befehl zugehen, den vorhandenen Dampf aufzubrauchen und die Maschine dann zu stoppen.

Ehe wir mit dem Segelmanöver beginnen, wollen wir uns in die Geheimnisse der Takelage und zwar zunächst in den die Segel betreffenden Theil einführen lassen, weil wir während der vor uns liegenden Kreuzfahrt doch noch mehrfach mit diesen in Berührung kommen werden.

Für denjenigen, welcher ein Kriegsschiff mit voller Takelage zum ersten mal sieht, bilden die 50 m hohen Masten mit ihren bis zu 25 m breiten Raaen und den vielen, fast unzählbaren Tauen einen besondern Gegenstand des Staunens, und er neigt dann wol leicht zu der Annahme, daß es fast unmöglich ist, alle Taue kennen und bei richtigem Namen nennen zu lernen. So schwer, wie es scheint, ist es aber nicht; es ist sogar ziemlich einfach, weil einmal die sogenannte *stehende* Takelage sich von der *laufenden* scharf abhebt und dann bei jeder Raa und bei jedem Segel immer dieselben, gleichen Zwecken dienenden Taue wieder vorkommen. Außerdem sind in Wirklichkeit nur etwa ein

Digitized by Google

Drittel der dem Auge an der laufenden Takelage auffallenden Taue vorhanden, weil dieſelben zur Verminderung des Kraftaufwandes über Blöcke hin- und herlaufen. So kann man an Raaen und Segeln vielleicht 700 zählen, während thatſächlich nur etwas über 200 vorhanden ſind.

Die ſtehende und die laufende Takelage unterſcheiden ſich voneinander dadurch, daß die erſtere der Befeſtigung und Stütze der Maſten und Stängen, die letztere dem Gebrauch der Raaen und Segel dient. Die ſtehende Takelage ſetzt ſich daher aus dauernd ſtraff angeſetzten und vorzugsweiſe ſtärkern Tauen zuſammen, welche auf den Kauffahrern durchweg aus Eiſendraht hergeſtellt ſind, während dies auf den Kriegsſchiffen nur für den Theil der Untermaſten gilt. Die laufende Takelage dagegen beſteht aus Hanftauen, die immer nur mit dem einen ihrer beiden Enden mit einer Raa oder einem Segel feſt verbunden ſind, während das andere nur „belegt" wird, wie der Seemann die vorübergehende Befeſtigung an einem ſogenannten Belegenagel nennt.

Wir finden bei näherer Betrachtung[1], daß jede Raa dreierlei Taue haben muß, und zwar das „Fall", mit welchem die Raa geheißt wird, zwei „Toppnanten", mit welchen ſie in der ſenkrechten Ebene bewegt und geſtützt werden kann, und „Braſſen", um ſie in der horizontalen zu bewegen und zu ſtützen. Die mit den Toppnanten ausgeführte Arbeit wird „toppen" und die mit den Braſſen ausgeführte „braſſen" genannt. Das Fall befindet ſich immer in der Mitte, da, wo die Raa an der Stänge befeſtigt iſt und wo ſie ihre größte Stärke hat; Braſſen und Toppnanten ſind über die Raanocken geſtreift. (Die in flachen Bogen unter den Raaen hängenden Taue gehören zur ſtehenden Takelage, werden Pferde genannt und dienen den auf die Raaen auslegenden Leuten gewiſſermaßen als Steigbügel.) Da wir nun an jedem Maſt vier, im ganzen alſo zwölf Raaen haben, ſo erhalten wir allein für dieſe ſchon 60 einzelne Taue, deren Namen ſich bei jeder Raa wiederholen, indem das Wort „Raa" wegfällt. Wir haben demnach: Oberbramfallen, Bramfallen und Marsfallen, während dieſes Tau an den Unterraaen, welche nicht zum Heißen eingerichtet ſind, ſondern immer in ihrer Höhenlage verbleiben, Hanger genannt wird. Ferner haben wir Oberbram-, Bram- und Unterbraſſen, ſowie die gleichen Toppnanten.

Ein weiteres Unterſcheidungszeichen ergibt ſich dann noch aus dem Namen des Maſtes, da die Raaen durch die Vorſetzung von

[1] Siehe Seite 7 und 8.

[illegible]

[illegible]

ſind, alſo unter jeweiliger Vorſetzung von Vor-, Groß- oder Kreuz-: Oberbram-, Bram- und Marsſegel, während das zur Fockraa gehörige einfach: Fock und das zur Großraa gehörige: Großſegel heißt. An der Bagienraa wird kein Segel geführt. Die Fock und das Großſegel werden aber auch, wenn man von beiden gemeinſam ſpricht, Unterſegel genannt.

Die Vorſegel ſind dreiſeitig und ſo an- bezw. untergeſchlagen, daß die eine Spitze der längſten Seite an einem der Hölzer des Bugſpriets befeſtigt iſt, das Fall ſich an der andern Spitze dieſer Seite befindet und das Segel vermittels einer Reihleine oder Ringen auf dem, zur *ſtehenden* Takelage gehörigen Leiter, welches Tau die Stelle der Raa vertritt, auf- und niedergeholt werden kann.[1]

Gaffelſegel ſind wieder vierſeitig, aber an zwei Seiten feſt mit Hölzern verbunden und nur in der ſenkrechten Ebene drehbar, während die Raaſegel nur in der horizontalen gedreht werden können. Die eine Seite dieſer Segel iſt auf kleinern Schiffen gleich an den Maſt und auf größern an ein denſelben vertretendes Holz, die zweite an die ſogenannte Gaffel angeſchlagen. (Siehe nebenſtehende Skizze.)

Die Leeſegel (eigentlich Leihſegel) ſind vierſeitig und werden zuſammengerollt an der ſtehenden Takelage aufgehoben, da ſie im Gebrauchsfall nur an den Leeſegelſpieren, welche als Hülfsraaen angeſehen werden können, geſetzt werden.

Zur Bedienung eines Raaſegels ſind in erſter Reihe die Schoten und Geitaue erforderlich. Mit den Schoten, welche an den beiden untern, Schothörner genannten Ecken des Segels befeſtigt ſind, wird daſſelbe nach der nächſtuntern Raa hin ausgeſpannt oder vorgeſchotet; mit den Geitauen, welche ebenfalls in die Schothörner eingeſteckt ſind, wird es wieder geborgen oder aufgegeit.

Die Schoten ſind Taue von ſolcher Stärke, daß ſie den gewaltigen Zug, welchen ein vollgeblähtes Segel bei ſtarkem Wind ausübt, zu tragen vermögen; die Geitaue, welche nur die Kraft des loſe ſchlagenden Segels auszuhalten brauchen, ſind entſprechend ſchwächer.

Die Geitaue allein genügen nicht, ein Raaſegel zu bergen, weil nach dem Geien noch zu viel loſes Tuch im Winde flattert, als daß die Menſchen dieſes mit ihren Händen herauholen könnten, ſie können nicht einmal das immer noch von dem Wind geblähte Tuch ſo zuſammenpreſſen, daß ſie es mit den Händen überhaupt zu faſſen vermöchten. Auch würde bei ſtürmiſchem Wetter das Segel infolge des

[1] Siehe Bild: Bugſpriet, im 5. Abſchnitt.

ſtarken Schlagens nicht nur zerreißen, es würde auch andere Takelagetheile und die Menſchen ernſtlich gefährden. Es ſind daher weitere Taue, welche Buggordings genannt werden, an der untern Seite aller Raaſegel (mit Ausnahme der kleinen Oberbramſegel) befeſtigt, um dieſe in die Höhe heißen und damit die Hauptmaſſe des Tuchs nach der Mitte der Raa hinbringen zu können, ſodaß die Raagaſten das nunmehr gedämpfte Segel faſſen und das Tuch zuſammenraffen können. Bei einem feſtgemachten Segel liegt das meiſte Tuch daher ſtets in der Mitte der Raa und wird in dieſer Lage „Bug“ (Bauch) genannt, woher die Buggordings auch ihren Namen haben, da ſie das Tuch dorthin ſchaffen.

Geitaue und Buggordings genügen nun wol, um die Bram- und Marsſegel bergen zu können; für die Unterſegel ſind ſie aber noch nicht zureichend, weil dieſe eine, im Verhältniß zu ihrer Höhe, außerordentliche Breite haben (das Großſegel iſt 13 m hoch und 23 m breit) und man hier mit den Buggordings nicht alles loſe Tuch zu dem Bug ſchaffen kann. Man muß das Segel alſo auch noch nach den Raanocken hin beſonders zuſammenſchnüren, wozu die an den ſenkrechten Seiten dieſer Segel angebrachten Rockgordings gehören.

Die zum Setzen und Bergen der Raaſegel erforderlichen Taue kennen wir nun, nämlich zum Setzen: die Schoten und Fallen; zum Bergen: die Geitaue und Gordings.

Außer dieſen ſind dann noch einige Taue zu nennen: die Bulins, welche an dem untern Ende der beiden ſenkrechten Seiten der Segel (Oberbramſegel ebenfalls ausgenommen) befeſtigt ſind und nach vorn hin ſteif geſetzt werden, um dem Wind das beſſere Einfallen in die hintere Segelfläche zu ermöglichen, und die Reeftaljen der Mars- und Unterſegel, welche Segel allein zum Reefen eingerichtet ſind.

Ein Segel reefen bedeutet: daſſelbe verkleinern. Dieſe Arbeit wird natürlich nur da vorgenommen, wo die Größe des Segels ſie lohnend erſcheinen läßt, alſo bei Segeln, welche ihrer ganzen Anlage nach, ſowol in Bezug der Stärke der Hölzer (Stängen und Raaen), als auch der des Tuchs und der Schoten noch bei Sturm geführt werden können. Dies trifft für die Bram- und Oberbramſegel nicht zu, ſondern nur für die Mars- und Unterſegel. Die ausgedehnteſte Reefeinrichtung haben die Marsſegel, weil ſie die wichtigſten Segel ſind und man naturgemäß auch die obern Segel eher reefen muß, als die untern, nicht allein wegen des größern Hebeldrucks, welchen ſie auf den Schiffsrumpf ausüben, ſondern auch, weil die obere Takelage

Digitized by Google

nicht ſo widerſtandsfähig iſt als die untere. Die Marsſtängen ſind nicht ſo ſtark als die Untermaſten; die Marsraaen ſind ſchwächer und auch weniger gut geſtützt als die Unterraaen. Die Marsſegel haben daher vier Reefbänder und die Unterſegel nur eins, weil dieſe bei ſtärkerm Reefen überhaupt nicht mehr geführt werden könnten, da ihre Schothörner nicht an eine Raa, ſondern auf dem Deck befeſtigt werden und jeden Halt verlieren, weil ſie ſich von dem Deck zu weit entfernen; die Marsſegel, deren Raa von oben nach unten gleiten kann, werden auch in dieſer Richtung gereeft, wogegen die Unterſegel, deren Raa immer an derſelben Stelle bleibt, von unten nach oben gekürzt werden. Man kann auch annehmen, daß die Unterſegel erſt gereeft werden, wenn das dritte Reef in die Marsſegel geſteckt wird; muß in die letztern aber das vierte geſteckt werden, dann müſſen die gereeften Unterſegel, ſofern ſie den Winddruck nicht mehr aushalten können, geborgen werden, und an ihre Stelle treten die ſehr viel kleinern Gaffelſegel, welche als Sturmſegel zu betrachten ſind.

Jedes Reefband des Vor- und Großmarsſegels iſt $1^{3}/_{4}$ m breit, diejenigen des (kleinen) Kreuzmarsſegels ſind ſchmaler, ſodaß das 15 m hohe Segel bis auf 8 m Höhe gekürzt werden kann; das Reefband der Unterſegel iſt etwa $2^{1}/_{2}$ m breit. Um das Reefen der Marsſegel ausführen zu können, iſt Verſchiedenes erforderlich: die Raa muß an der Stänge ganz herunterlaufen, ſoweit wie bei feſtgemachtem Segel, damit ſie zur Sicherung der Raagaſten feſt und ſicher in den Braſſen, den Toppnanten und dem Fall liegt. Das einzureefende Tuch muß in eine Lage gebracht werden, daß die Matroſen es auch faſſen und bewältigen können, und das übrige muß ſo geſpannt werden, daß es von dem Winde gebläht wird und nicht ſchlagen kann. Zur Erreichung der beiden letztern Bedingungen dienen die Reeftaljen, welche an den Seiten des Segels unter dem unterſten Reefband befeſtigt und von hier zu den Raanocken geleitet ſind. Werden ſie nun ſteif durchgeholt, dann werden die Seiten des untern Segeltheils ſtraff geſpannt und dieſer kann dann noch ziehen, damit das Schiff Fahrt und Steuerkraft behält, während der obere Theil vor den untern fällt und dort gewiſſermaßen in Windſtille liegt, außerdem aber noch mit den Gordings eingeengt wird, während andererſeits die Bulins auch in Anſpruch genommen werden, um das untere Segel noch mehr nach jeder Richtung ſo zu ſpannen, daß ſich nichts an ihm rühren kann. — Die Unterſegel müſſen zum Reefen gegeit werden, weil es nicht möglich iſt, den untern Theil ſo wie bei dem Marsſegel zu beherrſchen.

Die zur Bedienung der drei Vorſegel erforderlichen Taue ſind einfacherer Art. Man hat hier nur das Fall, um das Segel zu heißen, und den das Geitau vertretenden Niederholer, um es zu bergen, ſowie an der hintern Ecke, an dem Schothorn, eine Schot mit zwei Schenkeln, um dieſes nach Bedarf nach beiden Seiten, nach Backbord und nach Steuerbord hinholen zu können. Gordings, Reefſtaljen und Bulins gibt es hier nicht. — Das vorderſte und kleinſte Vorſegel, welches mit den Oberbramſegeln geſetzt und geborgen wird, heißt Außenklüver; das nächſte und hauptſächlichſte, welches gleiche Wichtigkeit wie die Marsſegel hat, wird Klüver genannt und erſcheint in drei Größen, weil man die Vorſegel nicht reeft, ſondern im Bedarfsfalle durch kleinere erſetzt. Bei gutem Wetter wird der große Klüver „gefahren", wie der techniſche Ausdruck lautet; bei unbeſtändigem Wetter der mittlere und, wenn man vor Antritt einer jedesmaligen Reiſe von Hafen zu Hafen nach Gegend und Jahreszeit vorherrſchend ſtürmiſches Wetter zu erwarten hat, ſchlägt man von vornherein den kleinen an, denn der Klüverbaum hat nur Platz für einen Klüver, und ſo muß der eine immer erſt abgeſchlagen werden, ehe der andere zum Setzen bereit gemacht, d. h. angeſchlagen werden kann. Das innerſte Vorſegel führt den Namen Vorſtängeſtagſegel und wird bei leichtem Wind gleichzeitig mit den beiden andern gefahren; indeß nur allein, ſobald das dritte Reef in die Marsſegel geſteckt werden muß. Wird der Sturm aber auch für die Fock- und das Vorſtängeſtagſegel zu ſchwer, dann tritt an die Stelle dieſer beiden noch ein anderes Vorſegel, die ſogenannte Sturmfock, welche von der Höhe der Fockraa aus nach dem Vorſteven und nicht mehr auf das Bugſpriet führt; weil dann auch die See ein Betreten deſſelben verbietet.

Die Namen dieſer Vorſegels-Taue entſprechen auch dem ihrer Segel, alſo z. B. Außenklüver-Fall, Klüver-Niederholer; Vorſtängeſtagſegels-Schot.

Die Gaffelſegel, von welchen das am Fockmaſt, Vor-, das am Großmaſt Groß-Gaffelſegel, das am Kreuzmaſt aber, welches das wichtigſte dieſer Segel iſt, „der" Beſahn genannt wird, werden nur mit der Schot geſetzt und mit einer gewiſſen Anzahl, gewöhnlich vier, Doppelgeitauen geborgen. Zum Reefen müſſen die Segel gegeit werden. Die Gaffeln haben keine Toppnanten, ſondern zwei Fallen; ein Klaufall, mit welchem die halb um das Maſtholz reichende Klau (Gabel) gehalten wird, und ein Piekfall, um die Gaffel zu pieken, wie hier das Auftoppen genannt wird. Beide Fallen dienen auch dazu,

Digitized by Google

die Gaffel zu heißen und herunterzulaſſen oder zu „führen“, wie der Fachausdruck lautet. Die Stelle der Braſſen vertreten zwei Taue, welche Gaffelgieren genannt werden.

Der Zweck des Beſahns und der Vorſegel, welchen wir hier auch gleich in unſere Betrachtung mit einſchließen wollen, iſt nicht nur der, die Segelfläche des Schiffs zu vergrößern, ſondern ſie ſollen vornehmlich deſſen Manövrirfähigkeit und Beweglichkeit erhöhen. Nimmt man plötzlich die Vorſegel weg, dann wird der auf das Heck des Schiffs drückende Beſahn dieſes zum Anluven an den Wind bringen; nimmt man dagegen den Beſahn weg, dann werden die Vorſegel in verſtärktem Maße auf den Bug des Schiffs drücken und dieſes zum Abfallen vor dem Wind zwingen. Die wichtigſte Thätigkeit auf einem Schiff iſt nun die, daſſelbe zum Anluven zu bringen, weil man in Augenblicken der Gefahr, ſo namentlich auch, wenn ein Mann über Bord fallen ſollte, doch vorzugsweiſe die Fahrt des Schiffs hemmen und dieſes zum Stillſtand bringen muß, was nur dadurch erreicht werden kann, daß man das Schiff in den Wind ſchießen läßt, um die Segel wirkungslos zu machen, und dadurch das Schiff zum Stehen oder aber auch zum Rückwärtsgang bringt, wenn man es ſo weit drehen läßt, daß der Wind auf die Vorderſeite der Segel drückt und dieſe dann in der entgegengeſetzten Richtung wirken.

Dieſe Nothwendigkeit hat neben andern Gründen mit dazu geführt, denjenigen Schiffen, welche auch ſegeln ſollen, eine beſondere Bauart in der Weiſe zu geben, daß die größte Breite des Rumpfs nicht in der Mitte, ſondern auf ein Drittel von vorne liegt; der Drehungspunkt ſich alſo hier und ſomit die größere Fläche der Raaſegel hinter demſelben befindet. Zum Ausgleich hat man dann die leicht zu bedienenden Vorſegel hinzugenommen, welche dieſen aber noch nicht vollkommen herſtellen, denn ein Schiff unter Segel wird, wenn das Ruder genau in der Mitte liegt, immer noch zum Anluven neigen. Das Ruder muß daher in ſolchem Fall dauernd in einer Lage gehalten werden, welche der Luvgierigkeit[1] des Schiffs entgegenwirkt, ſodaß dieſes um ſo ſchneller in den Wind dreht, wenn jenes nach der andern Seite gelegt wird. Wirft man dazu noch die Vorſchoten los, läßt man ſie fliegen, wie der Seemann ſagt, dann dreht das Schiff ſo ſchnell, daß man dieſer Bewegung die Bezeichnung „in den Wind ſchießen“ gegeben hat.

[1] Luvgierigkeit iſt gleichbedeutend mit der Neigung zum Anluven.

Die Leesegel, welche wir nun auch noch zu besprechen haben, werden mit Ausnahme von zwei kleinen, die auch am Großmast vorkommen, an dem Fockmast geführt, weil man sie wegen ihrer eigenartigen Betakelung nur dann beisetzen kann, wenn der Wind achterlich ist, d. h. mehr von hinten als von der Seite kommt. Leesegel am Groß- und Kreuzmast würden daher die Segelfläche des vor ihnen liegenden Mastes zum Theil decken, mithin ebenso viel schaden als nützen; sie sind daher hier überflüssig. Hieraus geht auch hervor, daß sie nur dann an beiden Seiten gefahren werden können, wenn das Schiff recht vor dem Wind segelt, und sonst nur an der Luvseite, weshalb sie eigentlich Luv- und nicht Leesegel heißen müßten. Der Name stammt indeß nicht von dem Begriff „Lee" her, sondern kommt von „leihen" (borgen). Im Plattdeutschen wurden sie Leihsegel genannt und da dort Lee auch „Lei", aber ohne h ausgesprochen wird, so haben die Ersten, welche das Hochdeutsche in die Seemannssprache einführten, aus Leih — Lee gemacht.

Die Leesegel kommen in drei verschiedenen Größen vor. Die Bramleesegel, welche man auch am Großmast sieht, werden an den Seiten der Bramsegel, die Oberleesegel an denen des Vormarssegels und die Unterleesegel zur Seite der Fock gefahren. Sie haben, wie schon angegeben, keine besondern Raaen, sondern werden an den Leesegelsspieren, die vorübergehend zu Seiten der Vor- und Großmarsraa und der Fockraa ausgeschoben werden, und zu denen für die Unterleesegel noch die früher genannten Backspieren treten, gesetzt. Das Takelwerk besteht aus Fallen, Schoten, Geitauen und Spierbrassen, ist aber ein so gekünsteltes, daß zu dem Verständniß desselben seemännische Kenntnisse gehören, welche wir uns hier nicht aneignen können.

Wir kennen nun die ganze laufende Takelage und wissen, wie leicht die Erwerbung dieser Kenntniß ist; wir haben dabei aber auch kennen gelernt, wie wichtig es ist, für die beiden Schiffsseiten die besondern Ausdrücke „Backbord" und „Steuerbord", „Lee" und „Luv" zu haben, weil es unmöglich sein würde mit den Bezeichnungen „rechts" und „links" auszukommen.

Wenn es nun auch ein Leichtes ist, sich die Namen und den Zweck der verschiedenen Taue einzuprägen, so ist es doch gar schwer, sie richtig zu handhaben, dazu gehören vielfache Kenntnisse, welche man sich nur durch jahrelange Erfahrung, scharfes Nachdenken und seemännische Begabung aneignen kann. Viele lernen es nie. Einen

Digitized by Google

ungefähren Einblick in das, was alles beobachtet werden muß, werden wir im weitern Verlauf der Reise erhalten.

Schließlich müssen wir uns noch sagen lassen, wie die Taue der laufenden Takelage von den Menschen bedient werden.

Alle sind mit ihrem losen Ende an Deck geleitet und „fahren" zum Theil an die um die Masten herumgebauten Nagelbänke und Poller, zum Theil an die, an den Schiffsseiten angebrachten Nagelbänke und sind hier sämmtlich so über bewegliche Scheiben geleitet, daß die Menschen mit den Enden auf dem Deck entlang laufen können. Werden die Taue nicht bedient, dann liegen sie in Buchten aufgeschossen und peinlich geordnet bei den Nagelbänken an der Stelle, wo das Ende auf dem Deck mündet. Aus dem Umstand, daß die Taue in der Regel nur auf Deck an den losen Enden bedient werden, ist es hervorgegangen, daß man an Bord den Ausdruck „Tau" überhaupt nicht gebraucht, sondern nur von „Enden" spricht. Man sagt also z. B. nicht „Taue steif setzen, nieder- oder aufschießen", sondern „Enden steif setzen, u. s. w.".

Wir wollen nun dem Segelmanöver (S. 277) beiwohnen.

Die Bootsmannspfeifen alarmiren die Besatzung; Cadetten eilen in die Offizier- und Cadettenmesse, um dort „Alle Mann auf" zu melden, weil die Messemitglieder auf die Pfeife nicht zu hören brauchen; aus allen Luken stürmen Menschen an Deck: Offiziere, Deckoffiziere und Cadetten, Matrosen, Handwerker und Heizer, um ihre Manöverstationen einzunehmen, und auf dem Wege dahin ordnen sie noch ihren Anzug, weil bei dem „Alle Mann auf" keine Verzögerung gestattet ist. Zwei Steuermannsmaate lösen die Rudergasten ab; der Navigationsoffizier übernimmt von dem Wachoffizier die Wache und dieser eilt zu seinem Mast; der Erste Offizier meldet sich mit militärischem Gruß auf der Commandobrücke bei dem Commandanten, welcher ihm sofort angibt, was für Segel beigesetzt werden sollen. Kaum eine Minute ist verflossen und die Offiziere der Decks melden dem Ersten Offizier, daß alle Leute aus denselben heraus sind. Sie stehen jetzt auf dem Deck in Gliedern geordnet zur Seite ihrer Masten, während die Vorhandsgasten an den Masten selbst Aufstellung genommen haben.

Der Befehl zum Segel lösen wird gegeben, und da zu dieser Arbeit nur die Hälfte der Raagasten nothwendig ist, so entern auch nur die der Wache auf. Im Trabe huschen sie wie Vierhänder auf den Wanten in die Höhe und steigen über den Marsen fast senkrecht

Digitized by Google

zu den noch höher gelegenen Raaen, von welchen die oberſten mehr als 40 m über dem Deck liegen.

Nach Verlauf von 30 Secunden ſind alle auf ihren Poſten und gleiten auf das Commando „Leg aus“ bis zu den Raanocken, um die die Segel zuſammenſchnürenden Bänder zu löſen, halten ſie aber doch noch ſo in den Händen, daß das Tuch in der alten Lage verbleibt. Von den Raanocken heben ſich Hände, welche den Vorleuten [1] andeuten, daß das Segel an dieſer Stelle bereit iſt; die Vorleute ſagen durch Ausſtrecken der Hand wieder dem auf dem Deck ſtehenden Maſtoffizier, daß das ganze Segel gelöſt iſt, und dieſer erſtattet durch Hochheben der Hand dem Erſten Offizier Meldung, ſobald dies für alle Segel ſeines Maſtes gilt. Der Letztere winkt hierhin und dorthin, als Zeichen, daß er die verſchiedenen Meldungen richtig verſtanden hat.

Abweichend von den Manövern bei Nacht, wo dieſe Zeichen nicht geſehen werden können und für ſie dann die menſchliche Stimme eintreten muß, vollzieht ſich dieſe Verſtändigung bei Tageslicht lautlos. Bei der weitern Durchführung des Manövers werden auch nur die Stimme des Erſten Offiziers und die Bootsmannspfeifen gehört, da die Maſtoffiziere nur dann laut werden dürfen, wenn ſie zur Verhütung einer Gefahr, welche Menſchenleben oder Takelagetheile bedrohen ſollte, in den Gang des Manövers eingreifen müſſen. So werden die weiterhin vorkommenden Befehle auch nur von dem Erſten Offizier gegeben.

Nach kurzer Zeit ſind ſämmtliche Segel zum Setzen bereit.

Marsſchoten!

Die Vorhandsgaſten laufen die betreffenden Enden ſo aus, daß dieſe in ihrer ganzen Länge auf dem Deck liegen.

Hol ſteif!

Sämmtliche Mannſchaften ſpringen vor, faſſen die Schoten und holen die Enden ſteif durch.

Laß fallen! Schot vor Marsſegel!

Rauſchend fällt das ſich blähende Tuch der Mars- und Unterſegel von den Raaen herunter, die Raagaſten legen eilig von den Raaen ein und entern nieder, um auf Deck an dem Setzen der Segel theilzunehmen. Die Unterſegel bleiben noch in den Geitauen und Gordings hängen; die Buggordings der Marsſegel ſind aber losgeworfen und

[1] Dieſe bleiben beim Segellöſen und Feſtmachen derſelben in der Mitte der Raa und gehen nur bei dem Reefen auf die Nocken.

Digitized by Google

ihre Geitaue werden von den Vorhandsgaſten mit kundiger und raſcher Hand ſo ſchnell geführt (nachgelaſſen), als die Schoten von den in ſchnellem Trabe laufenden Menſchen durchgeholt werden. Bei jedem Maſt an jeder Seite ſteht ein Bootsmannsmaat mit der Signalpfeife im Mund ſo, daß er ſeinen Offizier ſehen kann, um durch kurze Pfiffe deſſen Befehle den Leuten der Maſtdiviſion mitzutheilen, welche die Pfeifart ihrer Unteroffiziere ſo genau kennen, daß ſie die einem unkundigen Ohr kaum auffallende Abweichung in den verſchiedenen Pfiffen klar heraushören. Der Offizier muß für ſeinen Maſt die Augen überall haben, wie auch der Erſte Offizier das Ganze überſehen muß, was der Commandant ebenfalls thut, um, wenn es nöthig werden ſollte, ſelbſt einzugreifen.

Da iſt an einer Stelle etwas unklar, das Segel hat irgendwo hintergehakt und muß zerreißen, wenn das Vorſchoten nicht ſofort gehemmt wird; der Offizier hebt einen Arm nach der Backbordſeite hin, der Bootsmannsmaat pfeift gleichzeitig und die Leute an der Backbordſchot ſtehen, wie vom Blitz getroffen, ſtill; ein erneutes Armaufheben, ein anderer Pfiff und die ſchwere Menſchenmaſſe fällt wieder in Trab.

Die Leute des einen Maſts laufen, den Oberkörper ſtark nach vorn übergebeugt, mit erhitzten Köpfen nach hinten, die des andern nach vorne; ſie ſtreifen ſich auf dem engen Raum gegenſeitig, ohne ſich anzurennen. Arme heben und ſenken ſich, wie bei optiſchen Telegraphen, hier pfeift es und dort pfeift es, die Marsſchoten ſind vorgeholt und die Menſchen eilen zu ihren Maſten zurück, indem ſie die loſen Schot-Enden mitnehmen und den Vorhandsgaſten zureichen, die ſie ſofort wieder aufſchießen.

Noch während die Maſtdiviſionen ſich wieder ordnen, erſchallt der Ruf: Marsfallen! worauf dieſe Enden von andern Vorhandsgaſten ausgelaufen werden.

Hol ſteif!

Heiß Marsſegel!

Das ganze Deck erdröhnt unter der wuchtigen Gewalt der vorwärts ſtürmenden Menſchen. Die ſchweren Raaen heben ſich, die Vorhandsgaſten führen die Braſſen und ſonſtigen Taue, welche dem Heißen ein Hinderniß bieten können. Die Segel werden ſtraffer und ſtraffer, und wenn man glaubt, daß ſie nunmehr reißen müſſen und die Raaen brechen, dann wird durch die Pfeifen der Bootmannsmaate von beiden Seiten „Halt" geboten.

Digitized by Google

Das Heißen der Segel ist eine Kunst. Sie müssen so straff wie ein Brett sein, damit sie dem Wind eine möglichst günstige Fläche bieten, und um den richtigen Zeitpunkt für die Befehlsertheilung zum Festheißen zu wählen, damit der Befehl nicht zu spät und auch nicht zu früh ausgeführt wird, bedarf der Offizier eines geübten Auges und reicher Erfahrung.

Bram- und Oberbram-Schoten und Fallen! Hol steif! Schot vor, heiß Bram- und Oberbramsegel!

Diese Commandos fallen Schlag auf Schlag. Die Mastdivisionen springen an die Enden, zur Hälfte an die Schoten und zur Hälfte an die Fallen. Die Raagasten, welche das Segeltuch bisher noch zusammengerollt gehalten haben, aber nicht auf der Raa selbst, sondern an der Stänge, weil sie in dem Augenblick, wo sie das Tuch fallen lassen, sich auch vor der in Bewegung kommenden Raa und den verschiedenen Enden in Sicherheit bringen müssen, da die Bram- und Oberbramsegel beide zusammen und zwar gleichzeitig vorgeschotet und geheißt werden, werfen das lose Tuch mit den Händen über die Raaen nach vorne, die Menschen an Deck laufen und die 6 Segel entfalten und spannen sich ähnlich, wie man eine geballte Hand öffnet und streckt. Allerdings müssen sie nachher noch etwas gekantet werden, weil man sie mit dem ersten Griff doch nicht so gleichmäßig setzen kann, wie sie stehen müssen.

Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, die Raaen so zu brassen, daß der Wind in der günstigsten Richtung in die Segel einfallen kann. Ein kurzes Commando: „An die Backbord- (Steuerbord-) Brassen!" genügt, um die Mastdivisionen zu zertheilen, welche alle erforderlichen Enden besetzen, während die Vorhandsgasten diejenigen Enden lösen oder in der Hand mitführen, bei welchen dies zum Brassen nothwendig ist. Die Raaen fliegen herum. Ein langgedehntes „Fest" befiehlt das Wiederbelegen der Brassen.

Während man am Lande mit dem Befehl „Fest holen" (feste holen) gewöhnlich eine größere Kraftäußerung fordert, ist derselbe an Bord stets gleichbedeutend mit „Stopp".

Gleich nach dem Brassen werden die Vorsegel geheißt und der Besahn ausgeholt, und danach kommen erst die Untersegel an die Reihe, welche auf den Befehl: „Laß fallen Untersegel!" beigesetzt werden. Es hat für jeden Seemann etwas Erhebendes, wenn er diese großen Segelflächen (das Großsegel ist 280 qm groß) sich entfalten und aufblähen sieht; wenn er fühlt, wie das Schiff unter dem vermehrten

Digitized by

Druck gleich eine andere Lage annimmt und erheblich an Fahrt gewinnt. Er erhält mit dem Beisetzen dieser Segel bei solch einem Manöver aber auch die befriedigende Gewißheit, daß dasselbe nunmehr nach Ablauf von 2 bis $2^1/_2$ Minuten, von dem ersten Commando „Enter auf" an gerechnet, zu Ende ist. Der Befehl des Ersten Offiziers: „Klar Deck!" wird schnell ausgeführt. Die Mastoffiziere lassen die Segel, welche nicht gut stehen, nachkanten und alle Enden steif setzen; die Vorhandsgasten schießen das letzte Tauwerk auf und die nicht beschäftigten Leute warten in Reih und Glied auf das Pfeifensignal zum Abtreten, welches gegeben wird, sobald die Offiziere ihre Masten klar gemeldet haben.

Diejenigen Posten, welche zu dem Manöver abgetreten waren, ziehen wieder auf; der Wachoffizier übernimmt von dem Navigationsoffizier die Wache zurück und läßt sich das Wissenswerthe übergeben, nämlich: welcher Curs befohlen ist, daß das Land bei Rio, sowie einige Schiffe in Sicht sind; welche Segel stehen, daß die Maschine gestoppt ist, die Feuer gelöscht sind und die Asche klar zum Heißen gemeldet wurde; die Fahrt aber noch nicht angegeben werden kann, weil seit dem Segelsetzen noch nicht geloggt worden ist. Beide Herren melden dem noch anwesenden Commandanten „Wache übernommen" und „abgegeben", worauf der nunmehr Wachhabende befiehlt: „Asche heißen" und „Loggen", was von dem Bootsmannsmaat durch besondere Pfeifensignale weitergegeben wird. Dann überzeugt er sich davon, daß das Schiff den richtigen Curs anliegt, und lehnt sich behaglich, mit dem Fernrohr unter dem Arm, gegen das Brückengeländer, um die Takelage und die Segel zu mustern; sieht demnächst mit dem Kieker (Fernrohr) nach den fremden Schiffen und erfreut sich dann nach vorläufiger Erfüllung seiner Pflichten und nachdem der Commandant unter Deck gegangen ist, an dem Bild des „schlafenden Riesen", welches in seiner ganzen Größe vor uns liegt, an der schönen See, der köstlichen Luft und den angenehmen Bewegungen des Schiffs, welche vor dem Segelsetzen recht unruhige waren, jetzt aber auf das Maß zurückgeführt sind, welches der Seemann liebt.

Auf die einfachen Pfeifensignale hin hat sich eine kleine Abtheilung Matrosen an der Stelle, wo die Asche in Eimern geheißt und über Bord geschüttet werden soll, zusammengefunden und zwei kommen von dem Vordeck nach hinten gelaufen, um die Logrolle zu bedienen.

Auf dem Kriegsschiff sind neben der Vertheilung der Besatzung für die großen Exercitien und Arbeiten auch Leute für all die kleinen,

Digitized by Google

regelmäßig wiederkehrenden Arbeiten bestimmt, um unnöthige Befehlsertheilungen zu vermeiden und um zu verhindern, daß die Unteroffiziere zur Ausführung der Arbeiten die zufällig in ihrer Nähe befindlichen Menschen greifen, wodurch den dienstbeflissenen stets alle Arbeit aufgebürdet würde, während die sogenannten „Drückeberger" frei ausgingen.

So hat es sich ziemlich eingebürgert, daß die Kuttergasten, über deren Ausnahmestellung wir später noch Näheres erfahren werden, den Logdienst versehen, und daß immer abwechselnd für je eine Woche ein Quartier der jeweiligen Wache (nach Abzug der Posten, Kranken und Abcommandirten etwa 15 Mann) alle die Arbeiten ausführt, für welche in der Rolle keine besondern Nummern vorgesehen sind. Zu denselben gehören: das Heißen der Asche; das tägliche Ueberpumpen des frischen (süßen) Wassers aus der Last in die Küche und in den Filter, aus welchem das eigentliche Trinkwasser entnommen wird; das Fegen des Oberdecks; das Heißen und Bergen der Windsäcke, sowie das Brassen dieser und der Ventilatoren, damit die frische Luft andauernd bis in die untersten Räume dringen kann; das Uebernehmen des täglichen Proviants im Hafen; das Zureihen der Hängemattskleider, mit welchen die Hängemattskasten verschlossen werden; das Auspumpen des Lenzwassers[1], und was sonst in dieser Art vorkommen kann. Diejenigen Arbeiten, welche regelmäßig zu bestimmten Gelegenheiten wiederkehren, wie das Zureihen der Hängemattkleider nach dem Aufstehen der Mannschaft, das Fegen des Decks nach Beendigung der Vor- und Nachmittags-Exercitien und Arbeiten, welches um 11½ Uhr vor- und 4 Uhr nachmittags mit dem Ruf: „Klaaar Deck!" befohlen wird, werden von dem Quartier der Wache ohne besondere Aufforderung ausgeführt, wie auch die Loggasten bei dem Glasenschlagen von selbst kommen. Für die andern Arbeiten und das Loggen außer der Zeit genügt das einfache Ausrufen der Arbeit, wie z. B. „Windsäcke brassen", „Asche heißen", oder „Loggen", um die richtigen Leute zur Stelle zu schaffen.

Ehe wir auf das Loggen selbst eingehen, müssen wir die dazu erforderlichen Einrichtungen kennen lernen.

Man benutzt sowol das aus alter Zeit übernommene gewöhnliche Log, wie auch neuere Erfindungen, sogenannte Patentlogs.

Das gewöhnliche besteht in der Hauptsache aus einer langen

---

[1] Das in dem Schiffsraum sich ansammelnde Wasser wird Lenzwasser genannt, daher auch „lenz pumpen" gleichbedeutend mit Auspumpen des Leckwassers ist.

Digitized by Google

Meßleine, die über eine leicht drehbare Rolle gewickelt ist, und einer Sanduhr, welche in 14 Secunden abläuft.

Die Leine ist in der Weise für den Zweck zugerichtet, daß an dem nach dem Aufrollen verbleibenden losen Ende ein Brettchen (Logbrettchen) angebracht ist, welches im Wasser senkrecht schwimmend so viel Widerstand leistet, daß es die Reibung der von der Rolle ablaufenden Leine überwindet und somit als ein fester Punkt im Wasser angesehen werden kann, an welchen die Leine für die Dauer des Loggens befestigt ist. Dieser Widerstand wächst bei großer Fahrt des Schiffs sogar so sehr, daß man noch eine besondere Einrichtung treffen muß, um ihn für die Wiedereinholung der Leine aufheben zu können. Das Brettchen, welches den Viertelausschnitt eines Kreises von etwa 20 cm Halbmesser darstellt, ist, damit es im Wasser aufrecht steht und der größere Theil seiner Fläche sich im Wasser befindet; an seinem Kreisbogen mit so viel Blei beschwert, daß es eben noch schwimmt; außerdem aber auch noch, damit es in der gewünschten Lage verbleibt, mit einer Hahnepot (Hahnenfuß) an der Leine befestigt. Dies sind drei kurze Leinen, von welchen die an der Spitze des Kreisausschnitts befestigte, also die oberste, die Verlängerung der Logleine darstellt, während die beiden andern an den Seiten des Kreisbogens befestigten Leinen in einem Holzstöpsel zusammenlaufen, welcher in eine kurze Holzröhre (Buchse) fest hineingesteckt wird, wodurch das Brettchen so fixirt ist, daß es im Wasser in der senkrechten Lage verbleiben muß. Hält man nun nach beendetem Loggen die Leine auf dem Schiff fest, dann wirkt die Fahrt desselben mit so starkem Druck auf das Brettchen, daß der Stöpsel aus der Buchse herausgerissen wird und jenes nun mit seiner Spitze nach vorn gerichtet oben auf der Wasserfläche schwimmt.

Gewöhnliches Log mit Sanduhr.

Die Leine selbst ist in gleich große Längen, die sogenannten Knotenlängen eingetheilt, welche aus den folgenden Zahlen hervorgehen. Eine Seemeile ist 1852 m lang. Legt nun ein Schiff in einer

Stunde eine Seemeile zurück, dann gibt dies für eine Secunde den 3600ſten Theil, alſo 0,5144 m. Dieſe Zahl ſowol wie das Zeitmaß einer Secunde ſind aber für den praktiſchen Gebrauch zu klein, man hat daher das Zeitmaß von 14 Secunden angenommen, wodurch man für die Knotenlänge die Zahl 14 mal 0,5144 oder 7,2 m erhält, welche aber auch noch nicht als die richtige anzuſehen iſt, weil bei größerer Fahrgeſchwindigkeit das Logbrettchen doch etwas mitgeriſſen wird und auch für die Beobachtung der Sanduhr ein kleiner Fehler in Rechnung gezogen werden muß. Zur Ausgleichung dieſer Fehler genügt nach den gewonnenen Erfahrungen ein Abzug von 5 v. H., ſodaß man für die Knotenlänge die ungefähre Zahl 6,84 m erhält, welche in der deutſchen Marine als die maßgebende feſtgehalten wird. Wickeln ſich nun bei der Fahrtmeſſung in dem Zeitraum von 14 Secunden 6,84 m Leine von der Rolle ab, dann hat das Schiff eine Geſchwindigkeit von einer Seemeile in der Stunde; ſind es 10 mal 6,84 m Leine, dann beträgt die Geſchwindigkeit zehn Seemeilen.

Zur ſchnellen Feſtſtellung der geloggten Fahrt gehört ferner, daß die Leine mit Marken verſehen iſt, und ſo hat man, ähnlich wie bei dem großen Loth, nach jedesmal 6,84 m einen ſtarken Bindfaden in die Leine eingeflochten und dieſen nach der erſten Länge mit *einem* Knoten, welcher auch bei Nacht leicht abgefühlt werden kann, nach jeder fernern Länge mit einem Knoten mehr verſehen, ſodaß z. B. bei der zehnten Länge zehn Knoten eingeknüpft ſind. Aus dieſen Marken iſt dann die Bezeichnung, „das Schiff läuft n Knoten" hervorgegangen. Außerdem iſt die Mitte jeder Knotenlänge noch mit einem ſchmalen Lederſtreifen bezeichnet, während die zwiſchen Knoten und Lederſtreifen liegenden Theile mit dem Auge nach Zehnteln geſchätzt werden müſſen.

Es liegt ferner auf der Hand, daß die erſte Knotenlänge nicht gleich an das Logbrettchen angeſchloſſen werden darf, weil der Anfang der Meſſung doch erſt erfolgen kann, nachdem das Brettchen bereits im Waſſer ſchwimmt, auch muß man, da nur vom Heck aus geloggt werden kann, den Sog[1] (von Saugen) des Schiffs, welcher in dem ſtrudelartigen Kielwaſſer zu Tage tritt, mit berückſichtigen, weil ſonſt das gefundene Ergebniß ein falſches ſein würde. Hierfür rechnete man in frühern Zeiten einmal die Länge des Schiffs und nimmt jetzt eine Länge von 50 m als genügend für alle Schiffsgattungen an, ſodaß das eigentliche Meſſen erſt beginnt, nachdem dieſe 50 m ausgelaufen

[1] Das von dem in Fahrt befindlichen Schiff mitgeriſſene Waſſer.

Digitized by Google

sind; und um zu wissen, wann dies geschehen ist, befindet sich an dem Ende dieser Länge ein weißer Lappen, von welchem ab die Knotenlängen auf der Leine erst gemarkt sind.

Aus dem Vorstehenden geht allerdings nicht die Nothwendigkeit hervor, die Fahrt des Schiffs nach Knoten anstatt nach Seemeilen zu benennen, und man könnte wol annehmen, daß die Seeleute in dem Gebrauch derartig absonderlicher Ausdrücke etwas suchen. Diese Bezeichnung hat indeß ihre volle Berechtigung.

Eine Fahrtangabe in Knoten ist die Bezeichnung für die Geschwindigkeit eines Schiffs in einem bestimmten Augenblick, während eine Angabe in Seemeilen sich nur auf eine in einer bestimmten Zeit zurückgelegte Strecke beziehen kann. Die in einer Stunde zurückgelegte Seemeilenzahl wird daher nur dann der geloggten Knotenzahl entsprechen, wenn die Fahrt des Schiffs während dieser Stunde eine durchaus gleichmäßige war. Man kann daher auf einem Segelschiff, dessen Geschwindigkeit bei der fast stets wechselnden Windstärke und Windrichtung in der Regel eine ungleichmäßige ist, nie sagen, daß es x Seemeilen läuft, sondern nur, daß es bei dem letzten Loggen x Knoten gemacht hat. Aber auch die Geschwindigkeit der Dampfschiffe ist Störungen durch Wind und Seegang, durch kleine Unregelmäßigkeiten in dem Gang der Maschine unterworfen, sodaß auch bei diesen die Bezeichnung der Geschwindigkeit durch Knoten die richtigere ist, zumal man bei dieser stets weiß, daß die Angabe sich immer nur auf die in einer Stunde zurückgelegte Strecke, oder, wenn es sich um die höchste Leistungsfähigkeit eines Schiffs handelt, auf diejenige Seemeilenzahl bezieht, welche das Schiff in einer Stunde zurücklegen kann. Sogar in dem Fall, daß sich derartige Störungen nicht geltend machen, kann man doch nicht mit Sicherheit die Geschwindigkeit eines Schiffs durch ein bestimmtes Längenmaß ausdrücken, weil man hierbei nicht die Meeresströmungen mit in Ansatz bringen kann, denn ein Schiff kann sehr wohl in einer Stunde 16 Seemeilen durch das Wasser, dabei aber bei dem Vorhandensein von z. B. 1,5 Knoten Gegenstrom nur 14,5 über den Grund gemacht haben. Die Bezeichnung der Fahrt eines Schiffs durch die Knotenangabe wird also in allen Fällen stets die richtigere sein.

Die Patentlogs sind kleine, mehr oder minder empfindliche Maschinen, welche wir uns nur nach ihrer besondern Art andeuten lassen wollen. Das hauptsächlich im Gebrauch befindliche ist ein kleiner Messingkasten mit drei Räderwerken, von denen das eine auf einem

Digitized by Google

Zifferblatt die Einer, das zweite nach Ablauf von 10 Einern je einen Zehner und das dritte nach Ablauf von je 10 Zehnern einen Hunderter anzeigt. Das Einerwerk wird durch eine kleine vierflügelige Schraube getrieben, die an einer Leine von 1 m Länge hängt und vermittelst dieser ihre Umdrehungen auf das Räderwerk in der Weise überträgt, daß eine bestimmte Anzahl von Umdrehungen einen Einer vorrücken.

Sie wird durch den Druck des Wassers in Drehung versetzt, da sie an dem Kästchen mit dem Räderwerk hängt und dieses so geballastet ist, daß es sich nicht mitdrehen kann, sondern immer in der gleichen Lage durch das Wasser gezogen wird. Je schneller also die Fahrt des Schiffs ist, desto größer wird der Wasserdruck auf die Schraube und desto mehr Umdrehungen muß sie in einer bestimmten Zeit machen. Natürlich ist es bekannt, wie viele Umdrehungen der Schraube dazu gehören, um das Räderwerk einen Einer vorwärts zu schieben. Der ganze Apparat wird an einer Leine in das Wasser gelassen, die so lang sein muß, daß jener sich außerhalb des Sogs befindet. Dieses Log kann natürlich nur die in einer bestimmten Zeit abgelaufene Seemeilenzahl, welche das Schiff durch das Wasser zurückgelegt hat, angeben und muß daher, um genaue Angaben liefern zu können, dauernd im Wasser bleiben, sodaß es als Regel gilt, dieses nur bei Cursänderungen oder mittags zur Aufstellung des Mittagsbestecks aufzunehmen, die Zahlen abzulesen und es wieder in das Wasser zu lassen, nachdem die Zeiger der Werke auf Null gestellt worden sind.

Scheinbar ist hiermit die Frage der Fahrtmessung am einfachsten gelöst; aber der Apparat kann doch dadurch zu Schaden kommen, daß ein thörichter Fisch die kleine Schraube oder das ganze Ding verschluckt, oder daß durch zeitweise Klemmungen in dem Räderwerk ungenaue Zahlen geliefert werden. Man kann daher das Augenblickslog, wie man das gewöhnliche nennen kann, doch nicht entbehren, sondern muß es nebenbei benutzen, um die Angaben der Maschine zu controliren. Stimmen beide Angaben annähernd überein, und zwar bei einem geraden Curs nach Ablauf von 24 Stunden, bei einer Cursänderung zur Zeit dieser Aenderung, dann wird die Angabe des Patentlogs als die richtigere angenommen, sonst die des gewöhnlichen Logs.

Andere Arten von Patenteinrichtungen sollen das Augenblickslog ersetzen. Das Princip bei den einen ist, eine lange Leine im Wasser nachschleppen zu lassen und die hierdurch entstehende Reibung auf eine Art kleiner Federwage zu übertragen, welche durch den Ausschlags-

Digitized by Google

winkel eines Zeigers dann eine Zahl angibt, die der augenblicklichen Fahrt entspricht. Die nothwendige Größe des Winkels wird dadurch leicht gefunden, daß man mit dem gewöhnlichen Log die Fahrt mißt, gleichzeitig den Stand des Zeigers feststellt und die Knotenzahl dort verzeichnet. Dieses Log arbeitet bei ruhigem Wasser ziemlich genau, bei Seegang aber schlecht und hat sich daher noch keinen allgemeinen Eingang verschaffen können. Bei einem andern wird der Wasserdruck benutzt, indem man unter dem Schiffsboden eine kleine nach vorn gerichtete Röhre anbringt, welche im Schiff senkrecht angeordnet bis auf das Oberdeck geführt ist. In der Röhre befindet sich ein mit einer Pfeilspitze versehener Schwimmer. Je größer die Fahrt des Schiffs ist, desto höher wird die Wassersäule in der Röhre steigen und den Schwimmer entsprechend heben. Die richtigen Zahlen findet man hier ebenso wie bei dem vorher beschriebenen Log. Die Genauigkeit dieser Einrichtung läßt aber auch manches zu wünschen übrig, da der Schwimmer entweder einen sehr langen Stock haben oder durch Kettchen mit einem oben befindlichen Gewicht verbunden sein muß und die Reibung beider Einrichtungen bei den Schlingerbewegungen des Schiffs eine stets wechselnde sein muß, wodurch fehlerhafte Angaben bedingt werden. Dieses Augenblickslog ist also auch nur bei ruhiger See anwendbar.

Patentlog.

Wir sehen die Loggäste die Rolle aus der Logbalje und so hoch über ihre Köpfe heben, daß dieselbe sich über der Reling befindet. Ein Cadett drückt den Stöpsel des Logbrettchens in die Buchse und nimmt so viel Buchten der Leine in die Hand, daß er das Brettchen bis zum Wasser werfen und die Logrolle mit einem kräftigen Ruck in drehende Bewegung bringen kann, ehe die Leine steif kommt, weil sonst durch das plötzliche Anziehen derselben der Stöpsel zu früh herausgerissen werden könnte. Die Leine läuft lose durch seine Hand, und sowie er den Lappen in dieser fühlt, ruft er „Null", und ein

Digitized by Google

zweiter Cadett, welcher das Logglas in der Hand hält, dreht dieses schnell um und ruft, sobald der Sand abgelaufen ist: „Stopp!“ Der die Leine bedienende Cadett hält diese fest, beide Matrosen greifen mit ihrer freien Hand mit zu, weil der Zug bei schneller Fahrt so groß ist, daß *ein* Mann die Leine nicht halten kann, zumal dann nicht, wenn der Stöpsel an dem Logbrettchen sich noch nicht gelöst hat. Die Knotenzahl wird abgelesen; der Cadett meldet das Ergebniß dem Wachoffizier und dieser es dem Commandanten, sofern derselbe sich an Deck befindet. Die beiden Matrosen holen die Leine wieder ein, zu welcher Arbeit bei Geschwindigkeiten über 10 Knoten drei, und bei solchen über 12 sogar vier Mann erforderlich sind, weil die Reibung der Leine im Wasser zu groß ist. Wenn man sich die einschlagenden Zahlenverhältnisse vergegenwärtigt, dann findet man, daß z. B. bei 12 Knoten Fahrt sich $50 + 12 \times 6{,}84$, also 132 m Leine im Wasser befinden und diese Länge mit einer Geschwindigkeit von 6 m in der Secunde durch dasselbe geschleppt wird.

Der Wachoffizier findet unter den obwaltenden Verhältnissen nichts Besonderes zu thun, weil der gleichmäßige Wind keinerlei Veränderung in der Segelstellung nothwendig macht und die Wache nach dem Segelsetzen noch damit beschäftigt ist, alle Seezurrungen[1] noch einmal nachzusehen und, wo nöthig, fester anzuziehen, weil diejenigen aus Tauwerk sich seit dem Verlassen des Hafens doch theilweise schon etwas gereckt und gelockert haben. Auch ist die bis zum Mittag noch verbleibende Zeit eine so kurze, daß die Vornahme des routinemäßigen Dienstes nicht mehr lohnt. Die Zurrungen der an den Seiten hängenden Boote, welche aus schmalen mit Segeltuch gefütterten Taumatten (Brooken) bestehen, um den Farbeanstrich der Boote nicht zu beschädigen, werden fester angezogen; die Anker, welche in dem tiefen Wasser, das wir in den nächsten Wochen befahren werden, doch nicht gebraucht werden können, werden aufgesetzt, wie man das Höherlegen derselben nennt, und die Ketten von ihnen gelöst und in die Kettenkasten gestaut, um das Deck freier zu machen und die Klüsen mit Holzpfropfen verschließen zu können, damit bei dem Einstampfen kein Wasser durch dieselben in das Schiff dringen kann; die Handlothe werden zur Seite gelegt, Bezüge und manche andere Dinge, die nur dem Hafengebrauch dienen, in den Lasten verstaut.

Die Wache hat ihr Ende erreicht und der Offizier macht, ehe er

[1] Vgl. Anmerkung S. 13, Ziffer 3.

Digitized by Google

abgelöst wird, noch einmal die Runde auf dem Oberdeck, um sich davon zu überzeugen, daß die Segel alle gut stehen, das Tauwerk in der Takelage steif gesetzt ist und sonst innen wie außenbords alles in der kriegsschiffsmäßigen Ordnung ist. Mit „Acht Glas" kommt der neue Wachoffizier an Deck, macht dieselbe Runde und läßt sich dann erst die Wache übergeben, um oft gleich nachher die Wachmannschaft zum Brassen oder Segelkanten zu rufen; entweder weil dies wirklich nothwendig ist, oder auch nur, weil ihm dies nothwendig erscheint, zuweilen auch aus dem Trieb, alles besser wissen zu wollen, wodurch er leicht seinen Vorgänger verletzt und hiermit, wie oft genug auch durch andere Nichtigkeiten, den Keim zu späterm Misbehagen und zu Reibereien legt, welche das ganze Leben in der Offiziermesse in der bedauerlichsten Weise zu beeinflussen vermögen. Der neue Wachoffizier sollte daher die Rücksicht üben, die ihm nothwendig erscheinenden Verbesserungen erst etwas später, wo andere Einflüsse dieselbe bedingen können, vorzunehmen, und der Commandant sollte, wenn er gleich nach dem Wachwechsel Veranlassung zur Rüge finden sollte, diesen Punkt ebenfalls berücksichtigen.

Der abgelöste Offizier geht unter Deck, ihm folgt der älteste Cadett seiner Wache, um ihm unten in der Offiziermesse die Notirungen für das Logbuch vorzulesen, damit sie in dasselbe eingetragen werden.

Das Logbuch, welches als Schiffstagebuch die Stelle einer Urkunde für die Thätigkeit des Commandanten in seiner Eigenschaft als Schiffsführer vertritt, ist so eingerichtet, daß ein Tag, von Mitternacht bis wieder Mitternacht gerechnet, zwei sich gegenüberliegende Seiten einnimmt und daß auf der linken Seite die regelmäßigen Beobachtungen, auf der rechten die besondern Ereignisse, In- und Aussichtkommen von Land, Peilungen von Landobjecten, Exercitien und Arbeiten eingetragen werden. Beide Seiten sind in Vor- und Nachmittag eingetheilt, die linke hat vorgedruckte Rubriken für die verschiedenen Gegenstände und beide haben für jede Tagesstunde eine Zeile; die linke hat aber zwischen Vor- und Nachmittag auch noch besondere Rubriken, welche zur Aufnahme des Mittagsbestecks dienen und von denen eine kleine auch die Krankenzahl des Tages aufnimmt. Diese Seite ist also diejenige, welche einer näheren Betrachtung werth ist. Die verschiedenen Rubriken reihen sich von links gerechnet wie folgt aneinander:

Nach dem Kompaß gesteuerter Curs.

Deviation.

Abtrift, d. i. seitliche Versetzung durch Wind und Seegang.

Gesegelter Curs, welcher sich aus der Berichtigung des gesteuerten durch Deviation und Abtrift ergibt.

Die in der verflossenen Stunde zurückgelegte Seemeilenzahl.

Windrichtung und Seegang.

Stärke des Windes, welche mit Nummern angegeben wird, von denen 0 Windstille und 12 einen Orkan bedeutet, der das Führen von Segeln nicht mehr gestattet.

Wetter, nämlich Angaben über die Art der Bewölkung, über Regen, Schnee, Hagel, Nebel, Gewitter, Böen, Wetterleuchten und Thau, ob die Luft sichtig war oder nicht.

Segelführung.

Barometer.

Thermometer.

Wasserstand bei den Pumpen.

Lothungen und Art des Meeresgrundes.

Die Rubriken bis einschließlich des Wetters werden stündlich und die über Curs und zurückgelegte Seemeilenzahl natürlich nur auf See ausgefüllt, die über Segelführung nur wenn Segel stehen und Aenderungen eintreten. Angaben über Barometer und Thermometer werden vierstündlich am Ende einer jeden Wache und zwischendurch nur bei besonders heftigen Schwankungen in dem Druck und der Wärme der Luft eingetragen. Der Wasserstand bei den Pumpen wird auf See ebenfalls vierstündlich, im Hafen aber nur abends 8 Uhr verzeichnet. Angaben über Lothungen können selbstverständlich im Logbuch nur dann erscheinen, wenn gelothet wird.

Der zur Aufnahme des Mittagsbestecks dienende Theil ist in vier kleine Abschnitte getheilt, welche für die folgenden Angaben bestimmt sind:

In den letzten 24 Stunden gesegelter mittlerer Curs.

Variation des Erdtheils, auf welchem das Schiff sich befindet.

Mit der Variation verbesserter wahrer Curs.

Auf dem gesegelten mittlern Curs während der letzten 24 Stunden zurückgelegte Seemeilenzahl.

Gegißte Länge.

Gegißte Breite.

Observirte Länge.

Observirte Breite.

Stromversetzung in den letzten 24 Stunden.

Nächstes Land.

Digitized by Google

Anzahl der Kranken.

Auf dem Blatt für die besondern Ereignisse ist ganz rechts noch eine schmale Rubrik für die persönliche Namensunterschrift desjenigen Offiziers, welcher die Eintragungen für die Wache gemacht hat.

Erst nach erfolgter Vervollständigung des Logbuches ist der Dienst des Wachoffiziers vorläufig beendet.

Digitized by Google

9. Mannszucht an Bord.

Am nächsten Morgen ist das Land unserm Gesichtskreis entrückt. Die Empfindungen, welche am gestrigen ersten Seetag in der frischen Erinnerung an den längern Hafenaufenthalt noch auf den Gemüthern lasteten, sind geschwunden und wir sind wieder auf See eingewöhnt.

Ein frischer günstiger Wind gibt dem Schiff eine angenehme Fahrt ohne Störungen, und so kann das tägliche Einerlei des Dienstes von neuem seinen gewohnten Gang gehen.

Das Tageswerk beginnt am frühen Morgen mit der Zeugwäsche, welche heute den Leuten einen besondern Genuß gewährt, weil sie genügende Massen von Frischwasser zur Verfügung haben. Jedes Schiff ergänzt seinen Vorrath an Trinkwasser immer noch einmal am Vorabend seiner Abfahrt, und diese Gelegenheit wird mit Erlaubniß des Commandanten dann auch dazu benutzt, die sämmtlichen im Schiff befindlichen Baljen mit Wasser zu füllen. Dieselben beengen allerdings den Raum auf dem Deck; dies wird aber doch für ein bis zwei Tage geduldet, um der Besatzung die Möglichkeit zu bieten, einmal in frischem Wasser zu baden und, wenn die Zeugwäsche in diese Zeit fällt, auch hierfür noch eine genügende Menge zurückzuhalten.

Ein solch günstiger Fall ist aber doch nur eine Ausnahme, und so wollen wir uns es einmal näher ansehen, wie die Leute unter gewöhnlichen Verhältnissen ihr Zeug waschen und wie sie das uns früher schon genannte ein Liter frischen Wassers, welches sie für diesen Zweck erhalten, anwenden.

Das Seewasser ist für die Wäsche eigentlich unbrauchbar, weil die Seife trotz aller künstlichen Mittel, welche sie zum Schäumen bringen sollen, den Zweck der Auflösung der Unreinlichkeiten doch sehr unvollkommen erfüllt, und weil auch von dem Wasser, nach erfolgter Verdunstung, so viel Salz in den getrockneten Kleidern zurückbleiben würde, daß diese bei einem nur geringen Feuchtigkeitsgehalt der Luft

Digitized by Google

immer feucht sein und die bereits empfindliche Haut noch mehr reizen müßten. Da man den Menschen nun leider nicht genügende Mengen frischen Wassers zur Verfügung stellen kann, so müssen sie sich auf andere Weise helfen.

Es liegt auf der Hand, daß es unmöglich ist, mit einem Liter Wasser mehrere Kleidungsstücke in der üblichen Weise zu waschen; man muß es daher auf andere Weise versuchen und erreicht auch den beabsichtigten Zweck, wenn die eine Hälfte dazu benutzt wird, die Unreinlichkeiten mit Hülfe der Seife nur aufzulösen, man die Sachen dann in dem im Ueberfluß vorhandenen Seewasser nachwäscht und spült, und sie schließlich, nachdem sie möglichst gut ausgerungen worden sind, mit der zweiten Hälfte des süßen Wassers noch einmal durchknetet und wieder ausringt, um das zurückgebliebene Salzwasser zu verdünnen und zum größten Theil zu entfernen.

Die Leute erleichtern sich diese Arbeit übrigens, sobald sie in dem Schiff erst vollständig heimisch geworden sind, dadurch, daß sie ihr tägliches Waschwasser noch für die Zeugwäsche aufheben und es für das erste Durcharbeiten der Wäschestücke benutzen, sodaß ihnen für das letzte Spülen mit reinem süßen Wasser das ganze Liter verbleibt. Auch vereinigt sich stets eine Backsmannschaft und wirft alles vorhandene Wasser in große Baljen zusammen, um in der größern Menge leichter waschen zu können.

Auf See hat natürlich nur die Wache zunächst Zeugwäsche und die Freiwache kann erst um 6½ Uhr, nach ihrem Aufstehen, damit anfangen, wenn ihr nicht schon am vorhergehenden Nachmittag oder während ihrer Nachtwache von 12—4 Uhr Gelegenheit dazu gegeben worden ist. In dem erstern Fall muß dann die hierfür benutzte Stelle des Oberdecks noch einmal nachgewaschen und abgesetzt werden, sodaß dieser Theil auch dementsprechend später auftrocknet; auch muß das Frühstück und der sich daran anschließende Dienst etwas hinausgeschoben werden. In dem andern Fall hat die Freiwache nach dem Verstauen ihrer Hängematten nur das vorher gewaschene Zeug aufzuhängen, weil es nicht erlaubt ist, dies während der Nacht zu thun, und zwar aus folgenden Gründen: Die Zeugleinen mit den vielen Wäschestücken könnten bei heftigen Böen das Schiff gefährden; bei starkem Wind würden die Sachen zerfetzen und zum Theil ganz verloren gehen, weil es bei dunkler Nacht kaum möglich sein würde, dieselben zu bergen; bei Segelmanövern könnten sie hinderlich werden. Es würde aber auch kaum möglich sein, Diebstählen vorzubeugen und zu

Digitized by Google

verhindern, daß etwa einzelne Stücke aus Rachsucht abgeschnitten und über Bord geworfen würden da aber die Kleidungsstücke persönliches Eigenthum der Leute sind, hat das Commando um so mehr die Pflicht, Verlusten vorzubeugen, aber auch die Pflicht, die Begehung von Ausschreitungen, welche die Mannszucht erschüttern, unmöglich zu machen.

Der Leser wird vielleicht den Kopf schütteln, daß um diese gleichgültige Sache so viel Worte gemacht werden, und doch können wir gleich sehen, wie dieselbe dazu angethan ist, im Verein mit den andern nothwendigen Dienstverrichtungen den ganzen Betrieb verwickelter zu machen und wie durch die jeweilige Ansicht des Commandanten über die beste Art der Bewältigung dieses nothwendigen Uebels, den Menschen das Leben an Bord behaglicher oder unbehaglicher gemacht werden kann. Ist ein Commandant kleinlich veranlagt, sucht er nach Möglichkeit jede Minute für Exercitien und den Drill der Mannschaft auszunutzen, und ist er ängstlich darum besorgt, daß zur Erreichung dieses Ziels unter keinen Umständen das Deckwaschen etwas später fallen darf, dann wird er, ebenso wie er die routinemäßigen Freizeiten beschneiden wird, wie er auf See die Leute der Freiwache mit zum Exercirdienst heranzieht, auch die für die Zeugwäsche festgesetzte Zeit einschränken und bald ganz beseitigen, indem er den Leuten erlaubt, am Abend vorher während der Freizeit und während der Nachtwachen zu waschen. Er wird mit einer solchen Maßnahme sogar den Wünschen vieler, welche den ihnen daraus erwachsenden Nachtheil nicht erkennen, entgegenkommen, weil der Matrose, welcher alle seine berufsmäßigen Dienstverrichtungen mit größter Schnelligkeit unter erheblicher körperlicher Anstrengung ausführen muß, sich gern bei allen Dingen, wo dieser Zwang nicht vorliegt, viel Zeit läßt und es so auch fast als eine Wohlthat betrachtet, wenn er in aller Behaglichkeit 3—4 Stunden an einigen Stücken Zeug waschen kann, welche Arbeit erfahrungsmäßig in einer halben Stunde zu bewältigen ist.

Die Folgen einer solchen Anordnung sind, daß dem in den Matrosen liegenden Zug nach Trägheit Vorschub geleistet wird und daß nach dem Abendbrot, wo die Leute, von ihrer Tagesarbeit ausruhend, in behaglicher Stimmung die Gelegenheit finden sollen, für den nächsten schweren Tag wieder frischen Muth zu sammeln, das Vordeck mit Waschbaljen besetzt wird und bald so mit Wasser und Seifenschaum verunreinigt ist, daß niemand sich dort mehr ausstrecken kann. Nun wird das Tauwerk als Unterlage benutzt, welches dann auch bald so schlüpfrig geworden ist, daß, wenn die

Digitized by Google

Ausführung eines Segelmanövers nothwendig wird, die Menſchen die Enden kaum noch in der Hand feſthalten können, das Manöver hier und da ſtockt, viel geflucht wird und unter Umſtänden auch noch ein Unglück daraus hervorgeht. Aber ſelbſt wenn während der Nacht keine Manöver nothwendig werden, ſo ſoll doch der Wachmannſchaft der Schlaf nicht durch Zeugwaſchen entzogen werden, denn der Mann iſt auch auf den Schlaf während ſeiner Nachtwache angewieſen, um am nächſten Tag die von ihm beanſpruchte Arbeit leiſten zu können. Er kann am Tag ja nur mittags von 1 bis 2 Uhr oder auf ſolchen Schiffen, wo der Commandant die Freizeit kürzt, von 1 bis $1^1/_2$ Uhr ſchlafen; während der Nacht aber nur abwechſelnd, das eine mal von abends 8^h 15′ bis 11^h 50′ und morgens von 4^h 15′ bis 6^h 20′, das andere mal von 12^h 15′ mitternacht bis 3^h 50′ morgens. Er findet daher an dem einen Tag innerhalb 24 Stunden im günſtigſten Fall, unter Anrechnung einer Stunde Schlaf während der Mittagsfreizeit, 6 Stunden 35 Minuten, an dem andern Tag nur 4 Stunden 35 Minuten Schlaf, und das iſt zu wenig für einen jungen Menſchen im Alter von 19 bis 22 Jahren, der den ganzen Tag über und oft noch während eines Theils der Nacht in Bewegung iſt. Dem Matroſen muß daher Gelegenheit gegeben werden, auch während ſeiner Nachtwache ſchlafen zu können.

Ein anderer Commandant, welcher den Dienſt von einem höhern Geſichtspunkt aus leitet, welcher weiß, daß ein Bruchtheil der in der Routine für die Exercitien vorgeſehenen Zeit zur Ausbildung der Beſatzung genügt, und daß ein kurzes energiſches Exercitium wirklich von Nutzen iſt, während ein lang andauerndes und übermüdendes die Menſchen ſchläfrig und mismuthig macht und ſie auch zu paſſivem Widerſtand reizt, wird dafür ſorgen, daß für jede Arbeit und Dienſtverrichtung nur die wirklich nothwendige Zeit zur Verfügung geſtellt wird und die Ausführung ſich innerhalb derſelben hält, damit die Leute dazu erzogen werden, ein jedes Ding mit dem ihnen dann zur zweiten Natur gewordenen Eifer anzufaſſen. Er wird aber auch Sorge tragen, daß die Freizeiten nicht geſchmälert werden und daß die Menſchen Gelegenheit finden, ſich während derſelben wirklich behaglich zu fühlen, wodurch in ihnen die Luſt und die Liebe zum Dienſt dauernd gefördert wird. Auf einem Schiff, wo der Dienſt in dieſer Weiſe gehandhabt wird, finden wir daher die Zeugwäſche nur am Morgen vor dem Deckwaſchen, auf See für die Freiwache nach demſelben, und die Reinigung des Decks wird dann etwas über das Knie

gebrochen. Das ſchadet aber wenig, denn am Montag iſt es, weil am Sonntag weder exercirt noch gearbeitet wird, doch nicht ſo nothwendig, und am Freitag kommt das Deck durch das hinterher folgende Klarſchiff wieder in einen Zuſtand, daß man von der vorhergegangenen Reinigung nicht mehr viel merkt. Muß man aber, beſonderer Verhältniſſe halber, die Zeugwäſche auf eine andere Tageszeit legen, dann gibt man den Leuten dazu eine Nachmittagsſtunde, etwa von 3 bis 4 Uhr, und ſtellt nachher das in Baljen verſtaute Zeug unter die Aufſicht eines Poſtens, bis es am nächſten Morgen zum Trocknen aufgehängt werden kann.

Wir wiſſen aus frühern Angaben, wie die hauptſächlichen Dienſtverrichtungen eines Tages ſich aneinander reihen, doch fehlen uns noch einige Einzelheiten zur Vervollſtändigung des Bildes.

Da iſt zunächſt das Segelkanten, welches, wenn das Schiff ſich unter Segel befindet, jeden Morgen vor dem Frühſtück, nachdem die Freiwache ſich gewaſchen hat, mit beiden Wachen erfolgt und gewöhnlich von dem Erſten Offizier geleitet wird. Es iſt natürlich, daß, wenn des Nachts bei Dunkelheit Aenderungen an der Segelführung nothwendig wurden oder wenn man wegen ſtärkern Regenfalls Schoten und Fallen etwas lockern mußte, die Segel am nächſten Morgen nicht mehr ſo ſchmuck ſtehen, wie es verlangt wird; dies letztere iſt in der Regel auch nicht der Fall, wenn alle Enden unberührt geblieben ſind, weil dieſelben bei dem ſtarken Zug, der fortgeſetzt auf ihnen laſtet, doch im Lauf von 12 Stunden immer etwas recken. Man muß daher die Segel, um ſie in die Stellung zu bringen, in der ſie am beſten ziehen, und um den Forderungen des kriegsſchiffsmäßigen Aeußern zu entſprechen, alltäglich einmal nachkanten und wählt hierfür eine Morgenſtunde: die Zeit zwiſchen $6\frac{1}{2}$ und 7 Uhr, wo dann das Deckwaſchen bereits beendet iſt und auch die Freiwache mit herangezogen werden kann, was nothwendig iſt, wenn die Arbeit gut und ſchnell ausgeführt werden ſoll.

Dann fällt uns das tägliche Umkleiden der Mannſchaft auf. Daſſelbe ſchließt ſich an den Wochentagen morgens an das Frühſtück an und erſcheint in dem Fall, wenn die Menſchen Tag und Nacht den gleichen Anzug tragen, als eine Abſonderlichkeit des Schiffslebens. Die Nothwendigkeit des zweimaligen Anzugwechſels an jedem Tag geht aber aus den beſondern Verhältniſſen hervor und nicht nur daraus, daß oft für die Nacht ein wärmerer Anzug als für den Tag erforderlich iſt, denn bei winterlich kaltem Wetter werden auch Tag

Digitized by Google

und Nacht die gleichen Kleidungsstücke getragen, wie es oft in den Tropen geschieht. Der Nachtanzug ist eine Nothwendigkeit; nicht nur, um es den Leuten zu ermöglichen, am Tag stets sauber erscheinen zu können, sondern wol weit mehr, um den Leuten auch die Wohlthat zu erweisen, sich während der Abendfreizeit und der Nachtwachen unbekümmert um kleine Unsauberkeiten auf den Decks, welche, wie im 3. Abschnitt ausgeführt worden ist, gar nicht zu umgehen sind, dort hinlegen und ausstrecken zu können. Der Nachtanzug besteht daher aus alten, abgetragenen, gewöhnlich mit unauslöschbaren Farbe- und Theerflecken behafteten, vielfach geflickten Stücken, deren jeder Mann schon nach halbjähriger Dienstzeit eine genügende Zahl hat, um sich aus denselben zwei brauchbare Nachtanzüge zusammenzustellen, die auch bei schmutzigen Tages- und solchen Arbeiten, wo Flecken gar nicht zu vermeiden sind, getragen werden dürfen. Es ist aber selbstverständlich, daß auch diese Kleider regelmäßig gereinigt werden müssen, jedoch stellen die Vorgesetzten hierbei nicht so hohe Forderungen an Sauberkeit wie bei dem Tagesanzug; nur wird streng darauf gesehen, daß sie nie zerrissen, sondern stets ordentlich geflickt sind.

Des weitern finden wir, daß das dem Umkleiden folgende Geschütz-, Waffen- und Messingputzen bei schönem Wetter zu einer Erholungszeit für die Mannschaft wird. Denn das Vergnügen, welches der Matrose an solchen Arbeiten überhaupt findet, wird dadurch noch gesteigert, daß er sich während derselben mit seinen Nebenmännern unterhalten darf. Auch wird diese Stunde zu einer der schönsten des ganzen Tages, wenn wie vielfach gebräuchlich, das Musikcorps während derselben einige Stücke spielt. Die Messemitglieder werden dann zu eifrigen Verehrern eines Morgenspaziergangs in der verhältnißmäßig noch frischen Luft, einzelne Offiziere und Cadetten machen ihre Beobachtungen an der Sonne für das Mittagsbesteck und rundum sind Oberdeck, wie auch die Batterie mit eifrig beschäftigten und zufrieden ausschauenden Menschen angefüllt. Das Schiff macht unter solchen Verhältnissen einen außerordentlich friedvollen, geradezu behaglichen Eindruck.

Gleich darauf folgt aber der von dem Commandanten und dem Ersten Offizier gefürchtetste Augenblick des Tages: der Rapport, wo diejenigen, welche während der letzten 24 Stunden gegen das Strafgesetz oder gegen die Schiffsordnung verstoßen haben und deswegen angeklagt werden, auf dem Achterdeck antreten, um ihre Strafe zu erhalten.

Die Ausübung der Strafgewalt ist auf einem Schiff doppelt

Digitized by Google

unangenehm, weil der Ankläger wie der Strafende mit dem Angeklagten und Bestraften fortgesetzt in nächster Berührung bleibt; sie ist eine schwierige Sache, weil es häufig nicht möglich ist, das richtige Strafmaß für die verschiedenen Vergehen zu finden und weil die große Zahl der in Anwendung zu bringenden verschiedenen Strafarten dies noch mehr erschwert. Wenn ein Vergehen gegen irgendeinen Paragraphen des Militärstrafgesetzbuchs vorliegt, dann ist die Bestimmung der Strafe allerdings eine einfache Sache, weil dieselbe durch das Gesetz vorgeschrieben ist; anders liegt es aber bei den Zuwiderhandlungen gegen die Schiffsordnung. Hier müssen oft für wahre Läppereien verhältnißmäßig schwere Strafen verhängt werden, und für Vergehen, welche einen ernstern Charakter haben, aber nicht in den Rahmen des Strafgesetzbuchs fallen, kann man keine Strafe finden, welche nur annähernd eine Sühne in sich schließt.

Es ist in vielen, den Marineverhältnissen fern stehenden Kreisen zwar noch die Ansicht verbreitet, daß der Commandant eines Kriegsschiffs Herr über Leben und Tod der Besatzung ist; seine Strafbefugniß ist in Wirklichkeit aber eine sehr beschränkte, wenn auch für unsere Verhältnisse immerhin ausreichende. Sie ist im allgemeinen nur die gleiche der Militärbefehlshaber am Lande, mit der Abweichung, daß auf einem Schiff der Commandant allein eine Strafbefugniß hat und außer ihm der Erste Offizier nur dann, und zwar auch nur eine verschwindend kleine, wenn er nach dem Etat Stabsoffizier ist.

Die auf einem Schiff zulässigen Disciplinarstrafen sind die folgenden:

Es können bestraft werden:

Offiziere und die in gleichem Rang stehenden Personen mit Verweisen und Kammerarrest bis zu vierzehn Tagen;

Deckoffiziere mit Verweisen, Schiffsarrest[1] bis zu vier Wochen und Kammerarrest bis zu drei Wochen;

---

[1] Der Schiffsarrest ist gleichbedeutend mit Kasernenarrest und bedingt, daß die bestrafte Person das Schiff nicht verlassen darf. Er wird nur während der Zeit gerechnet, wo das Schiff sich im Hafen befindet, und auch nur dann, wenn die Verbindung mit demselben hergestellt ist.

Der Schiffsarrest soll ganz neuerdings als Strafe abgeschafft sein, wenn auch noch keine neue Disciplinar-Strafverordnung im Druck erschienen ist, welche dieser Aenderung Rechnung trägt. Ist nun der Schiffsarrest auch als Strafe beseitigt, so besteht er doch noch immer in der uncontrolirbarern Form der 3. Urlaubsklasse, und so lange diese noch zur Anwendung kommt, behält auch das auf S. 323 und 331 über den Schiffsarrest Gesagte Geltung.

Digitized by Google

Seecadetten mit Verweiſen, Strafwachen bis zu vierzehn Tagen, Schiffsarreſt und gelindem Arreſt bis zu vier Wochen;

Unteroffiziere mit Verweiſen, Strafwachen oder Strafdienſt bis zu vierzehn Tagen, Schiffsarreſt bis zu vier Wochen, gelindem Arreſt bis zu vier und mittlerm Arreſt bis zu drei Wochen, Verſetzung in die nächſtniedere Gehaltsklaſſe bis auf drei Monate;

Gemeine 1. mit den kleinen Disciplinarſtrafen und zwar mit Strafexerciren, Strafarbeit und Strafpoſten; Stehen an Deck während der Freizeit bis zu ſechs Stunden, jedoch nicht über zwei Stunden an einem Tag und zwar mit oder ohne Hängematte; Entern über die Maſten bis zu dreimal in angemeſſenen Zeiträumen, je nach der Größe des Schiffs; Schiffsarreſt bis zu vier Wochen; 2. mit den großen Disciplinarſtrafen und zwar mit gelindem Arreſt bis zu vier, mittlerm bis zu drei Wochen und ſtrengem Arreſt bis zu vierzehn Tagen.

Von all dieſen Strafen darf der Erſte Offizier, wenn er Stabsoffizier iſt, nur die kleinen Disciplinarſtrafen gegen Gemeine verhängen.

Die Strafbefugniß in dem vorſtehend genannten Umfang iſt aber auch nicht jedem Commandanten gegeben, dieſelbe iſt vielmehr noch mehrfach beſchränkt, ſowol nach dem Rang des Commandanten, wie auch danach, ob das Schiff ſich in den heimiſchen Gewäſſern (Oſt- und Nordſee) befindet und im Auslande einem Geſchwaderverbande angehört, oder ob es alleinſegelnd, mithin nach dem Geſetz als im mobilen Zuſtand befindlich anzuſehen iſt.

Derjenige Commandant, welcher Stabsoffizier iſt, ſieht ſich in ſeiner Disciplinarſtrafgewalt allerdings nur mit Bezug auf die im Offizierrang ſtehenden Perſonen, welche er, wenn das Schiff nicht im Ausland allein ſegelnd iſt, nur mit ſechs Tagen Kammerarreſt beſtrafen kann, beſchränkt; iſt das Schiff aber alleinſegelnd, dann kann er auch über dieſe die höchſte Disciplinarſtrafe verhängen. Iſt der Commandant dagegen nicht Stabsoffizier, ſo kann er, wenn das Schiff allein ſegelnd iſt, neben den kleinern Strafen, Offiziere mit dreitägigem Kammerarreſt, Deckoffiziere mit dreiwöchentlichem Schiffs- und vierzehntägigem Kammerarreſt, Unteroffiziere und Gemeine mit gelindem Arreſt bis zu vierzehn und mit mittlerm bis zu zehn Tagen, ſowie Gemeine mit ſtrengem Arreſt bis zu ſieben Tagen belegen; auch darf er Unteroffiziere bis zu zwei Monaten in die nächſtniedere Gehaltsklaſſe verſetzen. Iſt das Schiff aber nicht allein ſegelnd, dann darf er Offiziere

Digitized by Google

nur mit Verweisen bestrafen; bei den Deckoffizieren kann er nicht weiter als bis zu drei Wochen Schiffs- und acht Tagen Kammerarrest gehen; für Unteroffiziere und Gemeine sind die höchsten Strafen: zehntägiger gelinder und fünftägiger mittlerer, sowie für Gemeine noch dreitägiger strenger Arrest, auch ist die Versetzung eines Unteroffiziers in die niedrigere Gehaltsklasse nur auf einen Monat zulässig.

Neben dieser Disciplinarstrafgewalt hat der Commandant, wenn er Stabsoffizier ist, allerdings noch die niedere Gerichtsbarkeit, welche ihm das Recht gibt, ein Militärspruchgericht zu berufen, das bis zu sechs Wochen mittlern und vier Wochen strengen Arrestes, sowie gegen Unteroffiziere auf Degradation zum Gemeinen erkennen kann. Sieht das Gesetz für ein bestimmtes Vergehen aber eine härtere Strafe vor, dann müssen die Acten an einen in der Nähe befindlichen Geschwaderchef oder an das heimatliche Gericht abgegeben werden und der Angeklagte wird, wenn er nicht an Bord verbleiben kann, unter sicherm Geleit auf einem Kauffahrer oder Postdampfer in die Heimat befördert.

So sind die Strafmittel vorhanden, um Vergehen gegen das Strafgesetz und Handlungen gegen die militärische Zucht und Ordnung, sowie Uebertretungen der Schiffsordnung und der Dienstvorschriften zu ahnden. Außer diesen Vergehen kommen aber noch Fälle vor, wo die kleinen Disciplinarstrafen, welche allein bei Uebertretungen der Schiffsordnung und bei einzelnen Handlungen gegen die militärische Zucht in Anwendung gebracht werden dürfen, ohne jeden Einfluß auf den bestraften Mann bleiben und derselbe doch gezwungen werden muß, sich den Forderungen der Zucht und der Schiffsordnung zu fügen. Auch hat man auf einem Schiff mit gelegentlichen Ausschreitungen zu rechnen, bei welchen man der Thäter nicht habhaft werden kann, und daher eine ganze Gruppe, einschließlich vieler Schuldlosen, welche die ihnen bekannten Thäter nicht angeben wollen, zur Verantwortung ziehen muß, weil die Ausschreitungen vor den Augen der Vorgesetzten in einer Weise stattgefunden haben, daß man sie nicht übersehen kann, wenn man das Ansehen der Dienstobern überhaupt erhalten will. In solchen Fällen müssen die Vorgesetzten zu Maßregelungen schreiten, welche eine Strafe darstellen, ohne daß sie als solche in die Strafbücher eingetragen werden können. Einige Beispiele werden uns am schnellsten über die Art und die Nothwendigkeit solcher Maßregelungen belehren.

Es kann beinahe als Regel gelten, daß sich unter jeder Schiffs-

Digitized by Google

beſatzung ein bis zwei Leute befinden, welchen es unmöglich iſt, ſich dem militäriſchen Zwang zu fügen und mit Vorgeſetzten und Kameraden auf gutem Fuß zu leben. Solch ein Menſch wird ein täglicher Gaſt bei dem Rapport ſein und anfänglich mit den verſchiedenſten Strafen belegt werden: mit Stehen an Deck, Strafpoſten, Strafexerciren und Strafarbeit, weil er ſeine Hängematte nicht an dem Hängemattskaſten abgegeben, ſondern in einen Winkel geworfen hat, weil er das Deck auf die verſchiedenſte Weiſe beſchmutzt hat, ſtets liederlich in ſeinem Anzug iſt, zur Poſtenablöſung zu ſpät kommt, das Eſſen ſeiner Backskameraden verſchüttet, eine Schlägerei mit einem andern angefangen hat und ſich in allen Dingen widerſpenſtig zeigt. Bald iſt er indeß gewitzigt und verurſacht denſelben Unfug, ohne daß ihm derſelbe nachgewieſen werden kann, obgleich doch jeder von ſeiner Thäterſchaft überzeugt iſt; er paßt eben jetzt für ſeine Unthaten die Gelegenheit ab, wo niemand gegen ihn zeugen kann. Er ſchneidet in der Nacht Tauenden halb durch, ſodaß ſie bei dem nächſten Segelmanöver reißen müſſen; er verdirbt die Kleidungsſtücke ſeiner Vorgeſetzten durch Ausſchneiden einzelner Stücke und erwürgt auch gelegentlich deren Papageien, wenn ſolche an Bord ſind; er ſucht Streit mit einem Kameraden, wenn ſonſt niemand in der Nähe iſt, und wälzt ſpäter alle Schuld auf ſeinen Gegner; ſchließlich reizt er jeden ſeiner Vorgeſetzten durch den frechen und herausfordernden Ausdruck ſeines Geſichts, ohne daß ihm die Abſicht einer achtungswidrigen Handlung nachgewieſen werden kann, wie man ihm auch die vielfachen kleinen Diebſtähle, welche bisher immer noch unentdeckt geblieben ſind, zur Laſt legt.

Da nun dieſer Menſch nicht dauernd in Einzelhaft gehalten werden kann, auch gewöhnlich bei der Wahl der Strafe die Handhabe zur Verhängung von Arreſt fehlt, im übrigen die früher innerhalb weniger Minuten ſicher wirkende Strafe von 10 bis 25 Hieben ſeit 1870 nicht mehr geſetzmäßig iſt, ſo bleibt nur eine Maßregelung übrig, welche in der Regel auch nach ſpäteſtens zwei Monaten zu dem erwünſchten Ergebniß führt. Das Mittel iſt ein außerordentlich einfaches und beſteht darin, daß man den Unhold vorübergehend von der übrigen Mannſchaft vollſtändig abſondert. Er erhält ſeinen ſtändigen Aufenthalt am Großmaſt unter der Aufſicht des Bootsmannsmaaten der Wache, wo er ſich auch dauernd unter den Augen des Wachoffiziers befindet. Er bekommt dort ſein Eſſen hingebracht und verbringt an demſelben Platz, wo er auch ſein Zeug flickt und die ihm zugewieſenen

Arbeiten verrichtet, seine Freizeit, ohne rauchen zu dürfen, da dies auf dem Achterdeck überhaupt nicht erlaubt ist. Für seine Hängematte erhält er ebenfalls einen Platz unter den Augen des Wachoffiziers oder in der Nähe eines Postens. Anfänglich glaubt er durch trotziges Wesen seinem Unmuth Ausdruck geben zu können, aber bald sieht er das Thörichte solchen Beginnens ein, denn jede Ungehörigkeit muß jetzt zu Ungehorsam oder ausgesprochen achtungswidrigem Betragen gegen Vorgesetzte werden und kann nun bei den vielen Vorstrafen, welche der Betreffende schon erlitten hat, mit strengem Arrest bestraft werden. Wenn er diesen aber einmal verbüßt hat, dann findet er es doch besser, in schöner frischer Luft und körperlicher Behaglichkeit — denn er bleibt auch den Exercitien fern — geduldig den mit ihm gemachten letzten Versuch, ihn doch noch zu einem brauchbaren Mitglied der Besatzung zu machen, zu ertragen. Nach acht oder vierzehn Tagen ist er gewöhnlich schon von seinem Trieb, Unheil zu stiften, geheilt; sicher aber fügt er sich der Schiffsordnung, wenn er zum zweiten oder dritten mal und dann etwa vier Wochen hintereinander seinen Platz am Großmast hatte. Häufig sogar kann ein solcher Mann später mit dem besten Zeugniß entlassen werden, und er dankt vielleicht innerlich dann der väterlichen Fürsorge seiner frühern Vorgesetzten, durch welche er zu einem ordentlichen Menschen gemacht worden ist.

Wir wollen nun einige Ausschreitungen betrachten, bei welchen die Thäter nicht ermittelt werden können, oder bei welchen es überhaupt nicht verlohnt, solche ermitteln zu wollen.

Es befinden sich auf einem Schiff drei Matrosen, von denen der eine Heller, der zweite Meller und der dritte Neller heißt. Der Commandant hatte zwar bei der Indienststellung gebeten, zwei von diesen durch andere Leute zu ersetzen, war aber abgewiesen worden. Er befürchtete aus der Aehnlichkeit dieser Namen, welche er nicht wie bei gleichen durch die Anhängung einer Nummer näher bezeichnen konnte, mit Recht manchen Aerger, und verschiedene Strafen, welche füglich hätten vermieden werden können, waren denn auch die Folge dieser an sich gleichgültigen Sache. Eines Tages befiehlt der Wachoffizier dem Bootsmannsmaaten der Wache, daß der Matrose, sagen wir Neller, zu ihm an Deck kommen soll, und es erscheint darauf Heller. Der Offizier wird ärgerlich, da diese Verwechselung schon öfter vorgekommen ist, und bedeutet dem Unteroffizier, daß er deutlich spreche, und verlangt den richtigen Mann. Nun kommt Meller, der Offizier

Digitized by Google

wird noch ungehaltener und ein ziemlich allgemeines, an ſich durch die Sachlage eigentlich berechtigtes Gelächter bricht aus den auf dem Vordeck gelagerten Gruppen, welche dort ihre Freizeit genießen, hervor. Ein Offizier, welcher genügend kalte Ueberlegung beſitzt, lacht vielleicht mit, ohne dadurch ſeinem Anſehen zu ſchaden; der in dem vorliegenden Fall betheiligte Herr iſt aber zu ſehr angeärgert und gebietet Ruhe, was hier, wie ſtets in ſolch einem Fall, wenn er auf einem Schiff zum erſten mal vorkommt und die Mannſchaft noch nicht weiß, wie der Commandant eine derartige Ausſchreitung ahndet, die Veranlaſſung zu noch größerer Heiterkeit wird. Dieſelbe verſtummt allerdings gleich hinterher, weil nun alle Leute ſich ſchleunigſt in die untern Räume begeben, ohne daß die Perſon eines der Lacher vorher hätte feſtgeſtellt werden können. Der Commandant, welcher den auffälligen Lärm auch gehört hat und an Deck gekommen iſt, erfährt von dem Wachoffizier die Urſache und läßt ſofort „Alle Mann auf, Segel bergen" pfeifen. Es iſt 1 Uhr mittags, um 2 Uhr iſt das ohne Erholungspauſe durchgeführte Strafexercitium beendet, die Leute treten gleich hinterher zu dem routinemäßigen Dienſt an und finden ein andermal, daß eine Stunde Freizeit doch mehr werth iſt wie ſolcher Uebermuth, und handeln danach. In einem andern, ähnlichen Fall ſchützen dann vielleicht auch noch die Prügel, welche die ſchuldlos Gemaßregelten an die Schuldigen nachher im Geheimen austheilen, vor Wiederholungen derartiger Ausſchreitungen.

Ernſter werden dieſe, wenn ſie die Folge von Trunkenheit ſind, die alljährlich doch immer dreimal an beſtimmten Feſttagen, am Weihnachts- und Sylveſterabend, ſowie bei der Feier von Kaiſersgeburtstag vorkommen kann, da die Leute dann abends Grog erhalten. Das Schlimmſte hierbei iſt, daß der Unfug, denn anders kann man die oft an Meuterei grenzenden Handlungen einer berauſchten Geſellſchaft doch nicht nennen, dann in die erſten Nachtſtunden fällt, wo man bei der herrſchenden Dunkelheit den Anſtiftern gar nicht beikommen kann. Nimmt die Ausſchreitung nun etwa einen Umfang an, daß man ſie auch unter Berückſichtigung der Feſttagsſtimmung nicht überſehen darf, dann kann man ſich nur dadurch helfen, daß man die Mannſchaft in Manöver- oder Muſterungsdiviſionen antreten, oder Generalmarſch ſchlagen läßt, und das letztere iſt in den meiſten Fällen wol das geeignetere. Bei dem Klarſchiff erſcheinen die Offiziere mit ihrer Waffe, von welcher ſie vielleicht Gebrauch machen müſſen, und doch können die Leute hieraus nicht folgern, daß man einen Angriff

von ihrer Seite befürchtet, weil sie ihre Waffen ja auch mit zur Stelle bringen. Die Menschen sind nun in dem ganzen Schiff vertheilt, welches gleichzeitig in all seinen Räumen erleuchtet wird, und die Offiziere sind in der Lage, die zum Theil schon nüchtern gewordene Gesellschaft vollends zur Ordnung zurückzuführen.

Daß ein erfahrener Commandant nach Möglichkeit suchen wird, einem derartig unerfreulichen Abschluß eines Festtages vorzubeugen, liegt auf der Hand, und so wird er, um seinen Leuten die Festesfreude nicht zu stören, vor allen Dingen Anordnungen treffen, daß sie sich an diesen von ihm gefürchteten Tagen nicht zu stark berauschen können, denn die Menschen ganz davor zu bewahren, ist nicht möglich, weil sie sich durch Gesang, Tanz und Geschrei trunken machen, wenn sie auch gar kein berauschendes Getränk erhalten haben. Die Hauptsache bleibt daher, daß ihnen ein möglichst unschuldiger Stoff gegeben wird und daß man unter keinen Umständen die Verlängerung der Freizeit, welche der Erste Offizier gewöhnlich auf Bitten der Mannschaft befürwortet, gestattet, sondern daran festhält, daß der Abschluß der Festlichkeit Punkt 9 Uhr erfolgt. Wenn dann doch einige Krakeeler besinnungslos betrunken sind, entweder durch den Genuß eigenen Branntweins, welchen sie in dem letzten Hafen trotz aller Aufsicht eingeschmuggelt haben, oder dadurch, daß sie andern deren Antheil an dem Festgrog abgeschmeichelt oder abgekauft haben, dann kann den Commandanten keine Schuld an den etwaigen Ausschreitungen und den für die Anführer daraus erwachsenden Folgen treffen. Er hat sein Bestes gethan, indem er der Mannschaft einen anscheinend starken Grog verabreichen läßt, der in Wirklichkeit nur eine harmlose Limonade ist. Er besteht aus einer Mischung von viel heißem Wasser oder Thee mit Zucker, Citronensäure und einigen Flaschen Rothwein, um das Getränk zu färben. An Stelle des Kornbranntweins tritt ferner etwas Rum, vielleicht eine Flasche auf 30 Mann, welchen der Commandant besonders für den Zweck hat einkaufen lassen, weil er dem Getränk einen, den Leuten ungewohnten, stark aromatischen Geschmack gibt und diese nun die heiße Limonade für einen wirklich steifen Grog halten.

Nehmen wir nun einen derartigen, vorgekommenen Fall.

An einem Sylvesterabend, das Schiff liegt im Hafen zu Anker und der Commandant ist einer Einladung an Land gefolgt, läßt der Erste Offizier sich durch die harmlose Freude, welche unter der Mannschaft herrscht, bestechen und gestattet, daß das Fest bis 10 Uhr aus-

Digitized by Google

gedehnt werden darf. Er ist davon überzeugt, daß seine wohlerzogenen Leute, welche sich durch allerlei Verkleidungen, Theaterspiel und sonstige Aufführungen ergötzen, keinerlei Ausschreitungen begehen werden. Er freut sich, wenn ein neuer Trupp, ein Bärenführer, ein herausgeputztes Kamel oder ein tanzender Esel in die Messe kommt, und duldet nicht nur, daß die Messemitglieder diesen fahrenden Leuten einige Flaschen Wein oder Branntwein als Belohnung zustecken, sondern fügt selbst auch eine Gabe zu. Eine gleiche Belohnung erhalten sie natürlich auch in der Cadetten- und der Deckoffiziermesse. Je weiter der Abend vorschreitet, um so wüster wird aber das Gebaren der Menschen, um so rauher und heiserer ihr Geschrei, das Gesang vorstellen soll. Die Offiziere können sich der zudringlich werdenden, erhitzten Massen, mit welchen mehrere Unteroffiziere, von denen einige bei solchen Gelegenheiten gewöhnlich die Trunkensten sind, schon gemeinsame Sache machen, kaum noch erwehren und erwarten mit Sehnsucht, daß die unklugerweise verlängerte Freizeit ihr Ende findet. Endlich ist es vier Glas, es wird „Pfeifen und Lunten aus, Ruhe im Schiff" gepfiffen, und dann folgt die Hängemattenausgabe, welche unter Mitwirkung der Offiziere und der besonnen gebliebenen Unteroffiziere eben noch ohne größere Ausschreitungen erfolgen kann, wenn auch jede Ordnung aufgehört hat und die Leute nach Belieben singen und brüllen.

Aus den Nüchternen, welche sich gern sogar freiwillig zum Dienst melden, werden die Posten für die Nacht ausgewählt und der Erste Offizier ist mit im Zwischendeck, um dem Stabswachtpersonal dort bei Aufrechterhaltung der Ordnung behülflich zu sein. Die Hängematten sind aufgehängt und, wie es scheint, alle Leute in denselben; doch bald ertönt auf dem Vordeck wieder Gesang. Der Wachoffizier geht dorthin, um Ruhe zu fordern, findet aber schon Widerstand, denn von der andern Seite her fliegen eiserne Belegenägel, Spucknäpfe und sonstige kleinere Gegenstände an seinem Kopf vorbei. Er springt hinüber, findet aber ein leeres Deck und sieht nur noch einige dunkle Schatten durch die Luken nach unten verschwinden. Kaum ist er auf dem Achterdeck wieder angelangt und hat dem Ersten Offizier von dem Vorfall Meldung erstatten lassen, so wiederholt sich der Lärm auf dem Vordeck. Er kehrt gleich dahin zurück, der auf Deck geeilte Erste Offizier folgt ihm und derselbe Angriff erneuert sich; aber auch unten wird es jetzt laut und der Stabswachtmeister kommt an Deck, um zu melden, daß er und seine Maate im Zwischendeck von verschiedenen Seiten beworfen worden sind, ohne daß es ihnen möglich

Digitized by Google

sei, die Thäter zwischen den Hängematten entdecken zu können, worauf der Erste Offizier um 10½ Uhr Generalmarsch schlagen läßt. Die Trommeln schlagen an und rasselnd schallt dieses kalte, eintönige und unheimlich klingende Geklapper, welches sonst schon einen ganz eigenartigen Eindruck auf die Menschen macht, sie heute aber vollständig ernüchtert, durch die Schiffsräume. Ueberall wird es lebendig, die Hängematten werden zusammengeschnürt und an Deck gebracht, während dessen schon sämmtliche Laternen im Schiff angezündet werden, sodaß die auf ihre Gefechtsstationen eilenden Menschen sogleich mit der Ausführung der ihnen obliegenden Arbeiten beginnen können. Das Schiff ist gefechtsklar, die Offiziere erstatten dem Ersten Offizier Meldung, daß die unter ihrem Befehl stehenden Theile bereit sind, und erhalten den Auftrag, die Unruhestifter ausfindig zu machen und an Deck zu schicken. Doch sie müssen bald darauf melden, daß niemand sich zur That bekennen will, und nun beginnt ein anstrengendes Exercitium. Menschen, deren Kräfte erschöpft sind, fallen um und werden zur Seite geschafft; weiter geht das ruhelose Arbeiten mit den schweren Kanonen. Endlich um 11 Uhr, während einer kurzen Pause, wird ein Mann, welcher sich als Thäter meldet, seine Genossen aber nicht kennen will, an Deck gebracht; doch der Eine genügt nicht, und das Exercitium nimmt seinen Fortgang. Hier spricht die eiserne Nothwendigkeit, denn die Thäter müssen herausgefunden werden, und die Besatzung muß zu der Erkenntniß kommen, daß ihre Vorgesetzten zur Erreichung eines solchen Ziels die rücksichtsloseste Energie zur Anwendung bringen.

Bei der zweiten Ruhepause um 11½ Uhr werden denn auch noch drei Leute, welche sich infolge der Drohungen ihrer Kameraden endlich gemeldet haben, nach oben gebracht und der Erste Offizier begnügt sich mit diesen, um die Schuldlosen nicht zu sehr leiden zu lassen, wenn er auch weiß, daß mindestens die doppelte Zahl bei dem Unfug betheiligt gewesen sein muß. Die vier Uebelthäter werden in Untersuchungshaft genommen, um Mitternacht liegt das Schiff in tiefem Schlaf, und niemand hat mehr den Wunsch, den Eintritt in das neue Jahr zu feiern.

Auf einem andern Schiff, namentlich dort, wo der Commandant oder Erste Offizier noch nicht die rechte Erfahrung haben, würde man in den angeführten Fällen vielleicht aus falschem Wohlwollen nur dazu gegriffen haben, die Mannschaft in Manöverdivisionen antreten zu lassen, wobei dann die Leute in Reih und Glied stehen und vor ihnen

Digitized by Google

die Offiziere, welche in ernſtern Fällen ihre Säbel umgeſchnallt haben, auf- und abgehen. In ſolch einer Maßregelung liegt aber eine viel größere Härte als in einem anſtrengenden Exercitium; dieſelbe iſt auch dazu angethan, die Menſchen noch widerſetzlicher zu machen. Bei anſtrengender Arbeit werden ſie auch mit ihren Gedanken beſchäftigt und vor ſchädlichem Nachgrübeln bewahrt, außerdem müſſen ſie die ertheilten Befehle ausführen und, wenn auch vielleicht wider Willen, doch gehorſam ſein. Bei dem müßigen Stehen dagegen werden ſie gereizt, die Schuldigen melden ſich nicht und werden von den andern noch in Schutz genommen, was durch unterdrücktes Murren aus der Mitte der Reihen angedeutet wird. Die Stimmung der Offiziere wird nun noch gereizter, weil ſie die Urheber des Murrens nicht herausfinden können, und diejenige der Mannſchaft wird in demſelben Maße gleichgültiger und artet in Spott und Hohn aus. Schließlich muß man die Leute nach einigen Stunden doch abtreten laſſen, ohne zu einem wirklichen Ergebniß gekommen zu ſein, und das Anſehen der Offiziere hat für längere Zeit Schaden genommen.

Wir wollen nun noch dem Rapport beiwohnen, weil auf dem Schiff die Ausübung der Strafgewalt mancherlei Abweichungen von derjenigen am Land zeigt.

Auf den Ruf: „Antreten zum Rapport!“ erſcheinen die dazu beſtellten Perſonen auf dem Achterdeck. Der Stabswachtmeiſter lieſt ihre Namen vor, ordnet ſie und vergewiſſert ſich, daß die Ankläger und Zeugen, welche dem Angeklagten gegenüber antreten, ebenfalls zur Stelle ſind. Die Offiziere, auf deren Befehl die verſchiedenen Perſonen hier erſcheinen müſſen, haben ſich auch eingefunden, um die Klage zu erheben, worauf dann erſt die eigentlichen Kläger zum Wort gelaſſen werden. Der Erſte Offizier hält, nachdem der Wachtmeiſter ihm den Rapport zur Stelle gemeldet hat; zunächſt denſelben ab, prüft jeden einzelnen Fall, beſtimmt die Strafe für diejenigen Leute, deren Vergehen in ſeine Befugniß fallen, und läßt die übrigen vorläufig zur Seite treten, da der Commandant erſt ſpäter auf Deck erſcheint, nachdem der Erſte Offizier ihm gemeldet hat, daß auch einige Fälle ſeiner Aburtheilung warten. Auf einem Schiff, welches ſchon einige Zeit in Dienſt iſt, vollzieht ſich dieſe Sache ziemlich ſchnell, wogegen in den erſten Monaten der Indienſthaltung gewöhnlich aus der Unkenntniß derjenigen Formen, welche zu erfüllen ſind, bevor ein Mann zum Rapport geſtellt werden darf, vielerlei Umſtände erwachſen.

Es gibt der Vergehen auf einem Schiff ſo viele neben den rein

militärischen, welche wir hier ganz außer Betracht lassen wollen, daß man eigentlich ununterbrochen Leute herausgreifen kann, um sie zum Rapport zu stellen. Daher muß man, weil fast aus jeder Handlung ein Vergehen herausgeklügelt werden kann, auch jeden Fall auf das Genaueste abwägen, um ein Schiff davor zu bewahren, daß es zu einer Strafanstalt wird.

Pfeifen ist allerorten und zu jeder Zeit untersagt. Keine Person darf übermäßig laut sprechen; singen ist auch nur während der Abendfreizeit gestattet und wenn mehrere singen wollen, dann müssen sie sich auf ein Lied vereinigen. Jedes Spucken auf Deck oder auf andere Schiffstheile, deren Beschmutzen mit Farbe- und sonstigen Flecken sind strafbar; der Mann, welcher seine Tabackspfeife so ungeschickt ausklopft, daß die Asche auf das Deck oder auf ein Inventarienstück fällt, muß gewärtig sein, dafür zur Verantwortung gezogen zu werden. Unordentlicher Anzug ist ein Vergehen. Das zufällige Herausfallen eines Stücks aus einer Kleiderkiste macht den Besitzer straffällig. Stößt im Gedränge ein Untergebener einen Vorgesetzten an, dann kann dies ebenso als Absicht ausgelegt werden, wie es bei einem ungehörigen Zuruf möglich ist, der vielleicht nur eine Neckerei für einen ebenfalls in der Nähe befindlichen Kameraden sein sollte. Der Matrose, welcher im Dienst sein Messer nicht bei sich hat, wird bestraft. Strafe kann diejenigen treffen, welche unaufmerksam steuern und lothen, aus Versehen Enden loswerfen und dadurch Takelagetheile und Menschen gefährden; diejenigen, welche die ihnen zum Gebrauch übergebenen Gegenstände beschädigen oder über Bord fallen lassen, und diejenigen, welche als Ausguckposten irgendetwas später sehen als die Offiziere, sowie alle die, welche bei dem unausgesetzten Verkehr der vielen Menschen unter einander andere ärgern, quälen und mit ihnen Streit suchen. Auf dem Schiff muß daher naturgemäß auch die Ausübung der Strafgewalt eine ganz andere als am Lande sein, denn an Bord, wo der Ankläger in vielen derjenigen Fälle, bei welchen kein bestimmtes militärisches Vergehen vorliegt, sich in der Beurtheilung des Falls getäuscht haben kann, genügt nicht die einfache Angabe eines Vorgesetzten, um einen Untergebenen darauf hin bestrafen zu können, sondern dieser muß auch nebst den von ihm angerufenen Zeugen gehört werden.

Das enge Zusammenleben in einem Schiff zwingt sogar den Commandanten, sich selbst das Recht abzusprechen, einen Mann bestrafen zu dürfen, ohne ihn vorher zum Rapport gestellt zu haben, weil der Strafende in der ersten Erregung, wenn er Augenzeuge eines Ver-

Digitized by

gehens war, zu leicht in der Bemessung der Höhe der Strafe zu weit gehen kann. Er muß sich daher zu beherrschen suchen und die Erledigung der Sache bis zum nächsten Tag aufschieben, wo er dann unparteiisch zu prüfen und zu entscheiden im Stande ist.

Die Leichtigkeit, mit welcher jedermann auf dem Schiff straffällig werden kann, macht es zur Pflicht, daß überall da, wo eine bösartige Absicht ausgeschlossen ist und keine aus Nachlässigkeit oder Gleichgültigkeit hervorgegangene Wiederholung vorliegt, an Stelle der Strafe eine Ermahnung tritt, und daß vor allem die Vorgesetzten darauf hin erzogen werden, ihr ganzes Auftreten den Untergebenen gegenüber so zu gestalten, daß Vergehen gegen die Mannszucht nach Möglichkeit vermieden und die Zuwiderhandlungen gegen die Schiffsordnung mit Wohlwollen beurtheilt werden; kommen aber kleinere Vergehen gegen die Mannszucht vor, kleiner Ungehorsam und unbedeutende Widersetzlichkeit, dann darf der Vorgesetzte sich nicht damit begnügen, einen solchen Fall nur zur Bestrafung anzumelden, sondern er muß seine Untergebenen zunächst selbst durch die ihm verliehene Macht als Vorgesetzter zwingen, den erhaltenen Befehl doch noch auszuführen, bezw. sich ihm in der nothwendigen Form unterzuordnen, und wenn ihm dies nicht gelingt, dann muß er jenen zwingen, sich zu offenem Ungehorsam oder ausgesprochener Widersetzlichkeit zu bekennen, damit der Commandant in die Lage versetzt wird, mit aller Strenge eingreifen und derartige Auswüchse im Keim ersticken zu können. Dadurch werden auch die vielen kleinen Strafen, welche von schädlichstem Einfluß auf den im Schiff herrschenden Geist sind und schließlich doch zu großen führen, vermieden. Man kann daher sagen, daß auf einem Schiff nur dann Ordnung herrscht, wenn in der ersten Zeit sich die Strafbücher in einer für den Uneingeweihten erschreckenden Weise füllen, und nach Jahresfrist wird man aus der Seltenheit der Bestrafungen folgern können, daß die Menschen sich eingelebt haben und die Vorgesetzten ihre Untergebenen richtig zu nehmen wissen. Auf einem Schiff aber, dessen Strafbücher in der ersten Zeit wenige oder keine Strafen aufweisen, werden dieselben sich in der letzten Zeit mehr und mehr häufen, oder aber Commandant und Erster Offizier wandeln einen gefährlichen Weg und es ist dann oft besser, nicht hinter die Coulissen zu schauen.

Aus diesen Verhältnissen hat sich die Nothwendigkeit herausgebildet, das Recht, einen Mann zum Rapport zu stellen, nur bestimmten Offizieren zuzuerkennen, um so der Möglichkeit vorzubeugen, daß etwa

Digitized by Google

die größere Zahl der Angeklagten unbestraft wieder entlassen wird, was die Mannszucht untergraben müßte. Es kann sogar als ein durchaus richtiger Grundsatz aufgestellt werden, daß keine Partei ganz ungestraft den Rapport verlassen darf; entweder wird der Angeklagte bestraft, oder aber der Kläger wegen unüberlegter und leichtfertiger Anklage.

Das Recht, zum Rapport zu stellen, steht natürlich dem Commandanten und dem Ersten Offizier zu. Neben diesen aber nur dem Wachoffizier für alle im Schiff vorkommenden Fälle, sowie den Divisionsoffizieren für strafbare Handlungen innerhalb ihres besondern Dienstbereichs, dem Oberarzt für die im Lazareth vorkommenden Unordnungen und dem Maschineningenieur für diejenigen Vergehen, welche das Maschinenpersonal sich in den Maschinen- und Heizräumen zu Schulden kommen läßt. Zum Rapport dürfen nur Unteroffiziere und Gemeine gestellt werden; Offiziere, Deckoffiziere und Cadetten, bei welchen Dienstwidrigkeiten ja zu den größten Seltenheiten gehören, werden in der Kajüte oder an einem andern abgesonderten Ort verhört.

Jedes Vergehen wird daher in den meisten Fällen dem Wachoffizier gemeldet, und dieser hat die Pflicht, zunächst die ihm vorgelegte Sache unter Anhörung etwaiger Zeugen eingehend zu prüfen. Gewinnt er die Ueberzeugung, daß die Anklage begründet ist, dann läßt er den Stabswachtmeister zu sich kommen und gibt diesem den Befehl, den Mann zum Rapport zu stellen, womit verbunden ist, daß der Wachtmeister auch den Namen des Offiziers, des Anklägers und der Zeugen verzeichnet. Bei dem Rapport selbst hat er dann noch die Strafbücher der vorgeladenen Personen zur Hand, damit der Richter bei Bemessung der Strafe die Vorstrafen mit in Rechnung ziehen kann.

Der Rapport ist gleichzeitig auch eine Unterrichtsstunde für die jüngern Offiziere und die Unteroffiziere, welche hierbei lernen, wie solche Fälle zu behandeln sind; die häufig allerdings entrüstet einen von ihnen Angeklagten straflos ausgehen sehen, aber nach Jahren doch zu dem Verständniß kommen, daß der ältere Mann und erfahrenere Seeoffizier besser zu beurtheilen verstand, wie Mannszucht an Bord gehalten wird. Es handelt sich hier nicht nur darum, das Gesetz hoch zu halten und den Vorgesetzten den unbedingten Gehorsam ihrer Untergebenen zu sichern, sondern man muß auch die Menschen zu der Ueberzeugung bringen, daß schwerere militärische Vergehen, wie z. B. der

Digitized by

persönliche Angriff auf einen Vorgesetzten, an Bord gar nicht vorkommen können. Ich greife gerade diesen, in den militärischen Verhältnissen am Land so gut wie unbekannten Fall heraus, weil er an Bord doch verhältnißmäßig häufig vorkommt, da der Thäter stets den Entschuldigungsgrund des unglücklichen Zufalls, der Unachtsamkeit oder eines Versehens vorbringen kann. Er rennt im Gedränge einen Vorgesetzten mit solcher Wucht an, daß dieser zur Seite geworfen wird; er läuft, sobald er aus einem Hinterhalt die aufs Korn genommene Person ankommen sieht, rückwärts vor einem mit ihm im Einverständniß handelnden Kameraden her und zwar so schnell, daß er dessen Zuruf, zur Seite zu springen, nicht mehr beachten kann, sondern den Angegriffenen zu Boden wirft; es ist ein Leichtes, zufällig ein Ende loszuwerfen, sodaß der in der Nähe stehende Vorgesetzte durch die schlagende Schot eines Segels oder einen von oben stürzenden Gegenstand lebensgefährlich verletzt wird; und rüde Gesellen, welche nach nichts fragen und sich solche Gelegenheiten zu Nutze machen, gibt es fast auf jedem Schiff. Ist es auf einem deutschen Kriegsschiff nun auch leicht, gute Mannszucht zu halten, weil unsere Wehrordnung bedingt, daß wir es nur mit Leuten von verhältnißmäßig leicht lenkbarem Alter zu thun haben, so kommen in der Marine doch häufiger unsichere Heerespflichtige von vorgeschrittenerm Lebensalter zur Einstellung, welche längst ihr Vaterland aufgegeben, sich heimatlos in aller Herren Länder umhergetrieben und gar häufig Dienste auf fremden Kriegsschiffen genommen haben, wo sie alle die Kniffe lernen, um sich ihren Vorgesetzten gegenüber unleidlich machen zu können. Diese Menschen, welche mit einem fremden Kauffahrer zufällig nach Hamburg oder Bremen kommen, werden hier natürlich, wenn sie ihrer Dienstpflicht noch nicht genügt und auch keine andere Nationalität erworben haben, festgehalten und in die Marine eingestellt, wo sie dann, anstatt nur am Land oder in den heimischen Gewässern Verwendung zu finden, von den Landbehörden auch auf seegehende Schiffe geschickt werden, ohne Rücksicht darauf zu nehmen, daß sie einen schädlichen Einfluß auf die Besatzung ausüben müssen. Natürlich benutzen sie dann auch den ihnen am bequemsten liegenden fremden Hafen, um zu desertiren, und machen sich in der Mehrzahl, in dem sichern Bewußtsein, daß ihnen dies gelingt, außerordentlich wenig daraus, welches Andenken sie hinterlassen. Können sie diese Absicht aber nicht ausführen, dann werden sie zu einer wahren Geißel.

Kommt nun einer der erwähnten Fälle vor, dann muß man ihn,

Digitized by Google

wenn nicht eine böswillige Absicht offen zu Tage liegt, noch beschönigen, weil sonst der großen Masse künstlich die falsche Ansicht eingeimpft würde, daß ihnen die Macht einer Auflehnung zu Gebote stände. Der Vorgesetzte muß daher sein Ansehen selbst so hoch stellen, daß er die Möglichkeit eines derartigen Angriffs gar nicht zugeben darf, womit er auch wieder den Untergebenen schützt, welcher eine ganz außergewöhnlich harte Strafe erleiden müßte, wenn das Vergehen auf einem alleinsegelnden, also im mobilen Zustand befindlichen Schiff vorgekommen sein sollte. Diese Erkenntniß ist Offizieren und Unteroffizieren leider aber oft noch verschlossen, und Aufgabe des Ersten Offiziers ist es, solche Straffälle bei dem Rapport in ein Gewand zu kleiden, daß der Angeklagte später von dem Commandanten zwar eine empfindliche Strafe erhalten kann, daß er aber nicht vor ein Kriegsgericht gestellt zu werden braucht. Eine solche Erledigung zeigt dann auch der Besatzung, daß ihre Vorgesetzten die Zügel der Mannszucht noch fest und sicher in ihrer Hand wissen.

Bei dem Rapport lernen wir noch etwas; wir lernen den Ersten Offizier von einer ganz neuen Seite kennen. Der Mann, welcher sonst kein Herz für die Mannschaft zu haben scheint, ihnen gern die Freizeiten kürzen und sonstige Freiheiten nehmen möchte, weil er nie genug Arbeitskräfte und Zeit zur Schönmachung seines Schiffs bekommen kann, wird hier ihr treuester Freund und Beistand gegen den strafenden Commandanten, welcher die Leute bei andern Gelegenheiten wieder gegen die Ansprüche des Ersten Offiziers schützt. Der Commandant kann mit Rücksicht auf seine Stellung nicht mit den Parteien handeln, sondern muß den ihm einmal vorgelegten Fall nach dem Buchstaben des Gesetzes erledigen; der Erste Offizier aber kann es thun und wird hierdurch oft befähigt, die Angelegenheit dem Commandanten in einem möglichst milden Licht darzustellen. Dies ist zwar nicht streng gesetzmäßig; wollte man aber an Bord nur nach dem Wortlaut des Gesetzbuchs handeln und nicht die besondern Verhältnisse mit der Absicht des Gesetzgebers in Einklang bringen, dann wäre das Schiffsleben bei dem heutigen Bildungsstand aller Schiffsbewohner einfach unerträglich.

So sehen wir, daß der Erste Offizier, nachdem seine Strafbefugniß erschöpft ist, zu dem Commandanten in dessen Kajüte geht und beide erst nach längerer Zeit an Deck erscheinen. Der Erste Offizier hat unten schon die einzelnen Fälle vorgetragen und unter besonderer Hervorhebung der in Betracht kommenden Umstände den

ed by Google

Commandanten befähigt, für jede Sache bei der Strafzumeſſung eine mildere oder ſtrengere Form zu wählen.

Wenn wir nun zwei der bereits beſprochenen Fälle näher betrachten, dann finden wir, daß ein Mann, welcher einen Offizier angerannt hat, wegen grober Unachtſamkeit, und daß Leute, welche die Veranlaſſung zu dem nächtlichen Klarſchiff wurden, wegen Trunkenheit im Dienſt mit einigen Tagen Arreſt beſtraft werden. Dem Commandanten ſind zwar, und das iſt ſelbſtverſtändlich, die nähern Umſtände, welche zu der letztern Maßregelung geführt haben, gemeldet worden; bei dem Rapport aber werden die Einzelheiten mit ſeinem Einverſtändniß von dem Erſten Offizier verſchwiegen und dieſer meldet die Leute nur wegen allgemeinen, in der Trunkenheit verübten Unfugs.

Wie weit dieſe allgemein menſchlichen Rückſichten, namentlich bei Trunkenheit gehen, und zu welchen beſondern Maßregeln die Offiziere an Bord in ſolchen Fällen gezwungen werden, können wir aus dem Nachfolgenden erſehen.

Auf den Schiffen gehen die ſchwerern Vergehen faſt einzig und allein aus Trunkenheit hervor, und da die Menſchen, wenn wir die drei früher genannten Feſttage ausnehmen, ſich nicht an Bord, ſondern nur am Land betrinken können, ſo iſt hier die Quelle aller Uebel zu ſuchen. Man lieſt allerdings häufig in fremden und einheimiſchen Zeitungen und Zeitſchriften, wie muſterhaft die deutſchen Kriegsſchiffsmannſchaften ſich im fremden Land halten. Dies iſt im allgemeinen richtig, doch dürfen wir uns nicht in der Weiſe ſelbſt betrügen, daß wir dieſe lobenswerthe Haltung unſerer Landsleute allein unſerm Nationalcharakter und unſerer vortrefflichen deutſchen Mannszucht zuſchreiben. Der Urſprung iſt ein viel proſaiſcherer. Er liegt theilweiſe darin, daß der größere Theil unſerer jungen Matroſen zum erſten mal in die Fremde kommt und dieſe ſich ſowol wegen ihrer Jugend und Unerfahrenheit, wie auch wegen der Unkenntniß fremder Sprachen und fremden Weſens ſehr zurückhalten; das Hauptverdienſt daran trägt aber die Anfang der 70er Jahre erfolgte Abſchaffung der unberechtigt hohen Löhne der Matroſen, welche damals noch gezahlt wurden, und die Gleichſtellung der Matroſen in dieſem Punkt mit den Mannſchaften der Armee; ferner wurde damals angeordnet, daß der Lohn nicht mehr einbehalten werden durfte, ſondern regelmäßig ausgezahlt wurde. Wäre damals auch die Strafe des Schiffsarreſts, welche ein weitblickender Seeoffizier nie oder nur in den ſeltenſten Fällen anwenden wird, aus den Disciplinarſtrafen geſtrichen worden, dann würde

Digitized by Google

die Trunkenheit noch seltener vorkommen, als dies jetzt aus dem einfach nüchternen Grund der Fall ist, daß der deutsche Matrose, Heizer und Handwerker bei seinem Landgang nie so viel Geld in der Tasche hat, um sich betrinken zu können. Wir alle wissen, daß der Deutsche gern immer noch einmal eins trinkt, und von dieser Regel macht auch der deutsche Matrose nur dann eine Ausnahme, wenn er nichts zu trinken hat. Früher, wo er stets Geld und oft viel Geld hatte, wenn ihm die angesammelte Löhnung in einer größern Summe auf einmal ausgezahlt wurde, welche um so größer wurde, je länger er durch Schiffsarrest vom Land ferngehalten war, zeichnete sich der deutsche Matrose durch Trunksucht genau so unvortheilhaft aus wie seine fremdländischen Collegen. Jetzt aber, unter dem Druck der angegebenen Umstände, geht er in fremdem Land nur spazieren und kehrt nüchtern an Bord zurück, weil er die kleinen Summen, welche ihm nur zur Verfügung stehen, in der Hauptsache schon an Bord für die von dem Bottelier bezogenen Kleinigkeiten hergegeben hat und den kleinen Rest sich spart, um später dafür einen Papagei zu kaufen, der in den seltensten Fällen die Reise überlebt.

Zuweilen aber kommen die Leute, trotzdem sie keinen Pfennig Geld in der Tasche hatten, vollständig berauscht auf das Schiff zurück. Dies geschieht in den Häfen, wo sich eine größere Colonie kleiner deutscher Handwerker befindet, die dann glauben, ihren Landsleuten eine Liebe anzuthun, wenn sie dieselben in einen Zustand bringen, der ihnen später harte Strafen zuzieht; und in Häfen, wo die sogenannten Haifische oder Menschenräuber hausen. Dies sind Kneipwirthe, welche den Kauffahrern oder auch Plantagenbesitzern gegen hohe Prämien die fehlenden Arbeitskräfte in der Weise verschaffen, daß sie unerfahrene Kriegsschiffsmatrosen anlocken, sie mit schweren Getränken freihalten, um diejenigen von ihnen, welche sich besinnungslos berauschen, in das Innere des Landes, bezw. auf den noch in derselben Nacht oder am nächsten Morgen in See gehenden Kauffahrer zu bringen. In beiden Fällen wird das Opfer zum Deserteur und zum Sklaven seines neuen Herrn, der ihm nur geringen oder gar keinen Lohn gibt. In dem einen Fall findet er nicht den Weg aus dem Innern zur Küste, weil er überhaupt nicht weiß, wo er sich befindet; in dem andern muß er wenigstens für die Dauer der Reise bis zum nächsten Hafen Dienste thun und gewöhnlich bleibt er für längere Zeit auf dem Schiff, weil er sich als Deserteur fürchtet, in einem Hafen, wo ein deutsches Consulat ist, an Land zu gehen, und nur selten einer den Muth findet,

Digitized by Google

ſich als Deſerteur zu ſtellen. Die Opfer aber, welche der Haifiſch nicht auf ſolche Weiſe verhandeln kann, behält er ſo lange bei ſich, bis ſie zu Deſerteuren geworden ſind, was nach Ablauf von drei Tagen geſchehen iſt und das Schiff eine Prämie auf ihre Wiedererlangung ausgeſetzt hat. Derſelbe Mann, welcher die Leute zu ſich gelockt und ſie mit Branntwein und feilen Dirnen einige Tage bei ſich feſtgehalten hat, wird nun zu ihrem Verräther. So ſind von unſerm Schiff in Rio acht Matroſen weggeblieben, von denen durch Verrath des Kneipwirths, welcher für jeden Mann 60 Mark Angeberlohn erhalten hat, wieder fünf zum Schiff zurückgebracht wurden.

So kommt es, daß man auch unſere Leute im Ausland berauſcht ſehen kann. Die Trunkenen kommen dann als eine Rotte kaum zu bändigender Geſellen an Bord zurück; ſie ſind oft, gereizt durch fremde Aufwiegelung, auch noch in dem Wahn befangen, daß trunkenes wüſtes Gebaren den Matroſen erſt zu einem wahren forſchen Kerl macht, der geradezu vollkommen iſt, wenn er auch noch mit einigen engliſchen Schimpfworten um ſich werfen kann. Dieſe Menſchen, welche in der Regel noch vollſtändig Herr ihrer Sinne ſind, wollen nun durch aufſätziges Benehmen und lautes Weſen ſich den Anſchein voller Trunkenheit geben, weil ſie in dieſer einen Deckmantel für ihre Handlungen zu haben glauben und wähnen, nunmehr ihrer Luſt am Unfug die Zügel ſchießen laſſen zu können.

In ſolch einem Fall hat der Erſte Offizier, bis die Menſchen die Nutzloſigkeit ihres Gebarens einſehen gelernt haben, einen recht ſchweren Stand, weil die trunkene Rotte im Stand iſt, in kurzer Zeit die ganze Beſatzung aufzuregen und aufzuwiegeln, denn der Matroſe, welcher ſo ſelten die Gelegenheit zu einem derartigen, ihm zuſagenden Austoben findet, kann der Verſuchung, an dem Unfug theilzunehmen, kaum widerſtehen. Es iſt daher Pflicht, die Unruhſtifter möglichſt ſchnell unſchädlich zu machen, um ſie ſelbſt vor Schaden zu bewahren und einer Störung des ganzen Dienſtbetriebs vorzubeugen.

Vielfach ſchließt man die Leute in die untern Schiffsräume ein, bis ſie ſich ausgetobt haben. Sie ſelbſt ſind damit zwar unſchädlich gemacht, wirken aber doch noch ſtörend auf den Dienſt, weil man ihr Geſchrei, wenn auch gedämpft, trotzdem oben hört; auch hat dieſe Art der Maßregelung keine abſchreckende Wirkung für die Zukunft. Zweckmäßiger iſt die Anwendung eines kleinen, dünnen Holzknebels, welcher loſe in den Mund gebunden, den Mann kaum körperlich beläſtigt und ihn doch an jeder lärmenden Kundgebung verhindert.

Digitized by Google

Natürlich müssen dem Gemaßregelten dann auch noch die Hände auf dem Rücken gefesselt werden, damit er sich den Knebel nicht selbst abbinden kann. Solche Gewaltmaßregeln werden in abgeschlossenen Räumen, wo die Gemaßregelten den Blicken ihrer Kameraden entzogen sind, ausgeführt, und jede sonstige Mishandlung ist dabei ausgeschlossen. Ganz ohne Gewalt kann die Handlung selbstverständlich nicht vor sich gehen; aber wenn es sich darum handelt, die Gewaltthätigkeiten eines Trunkenen zu erdulden oder diesen auch mit Gewalt unschädlich zu machen, muß die Wahl auf das letztere fallen. Bei der Anwendung eines Knebels genügt es, den Mann nur eine Stunde in dieser Lage zu belassen, um ihn für alle Zeiten zu heilen, und auf demselben Schiff wird man höchstens noch ein zweites mal zu dieser Maßregel greifen müssen. Danach genügt der einfache Befehl des Ersten Offiziers: „Wachtmeister, lassen Sie dem Mann einen Knebel einbinden", um den Trunkensten sofort so weit zur Besinnung zu bringen, daß er verspricht, sich ruhig zu verhalten, und das Versprochene auch hält.

Schlimmer ist es, wenn Berauschte zum Messer greifen und namentlich dann, wenn ein Unteroffizier durch das Gift, welches im Ausland den Leuten häufig als Getränk vorgesetzt wird, um sie zum Zweck der Beraubung möglichst schnell unzurechnungsfähig zu machen, in eine solche Lage gekommen ist. Da muß der Erste Offizier zuweilen, zur Verhütung größern Unglücks, sich selbst ernster Gefahr aussetzen. Lassen wir uns einen solchen Fall erzählen.

In Boston, wohin deutsche Kriegsschiffe nur ausnahmsweise kommen, weil sie nach Möglichkeit die nordamerikanischen Häfen meiden, finden die dort lebenden Landsleute sich scharenweise an Bord ein, um das aus der alten Heimat stammende Schiff zu sehen und hier auch Verwandte und Bekannte zu suchen. Sie schließen schnell Freundschaft mit der Besatzung und laden unsere Schiffsleute zu sich an Land ein, wo sie dieselben in der gastlichsten Weise aufnehmen. Diese gehen aber später auch noch ihre eigenen Wege und finden eine so große Zahl gefährlicher Wirthschaften, daß es nicht zu verwundern ist, wenn sie sich hier und dort zurückhalten lassen, ohne an die daraus hervorgehenden Folgen zu denken. Der größte Theil von ihnen kommt dann zwar zu rechter Zeit, aber in bedenklich trunkenem Zustand auf das Schiff zurück; ein kleiner Theil folgt einige Stunden später; andere werden wegen Unfug am Land verhaftet und erst am nächsten Morgen von Polizeimannschaften an Bord gebracht, die hierfür eine bestimmte

Digitized by Google

Summe erhalten. Noch andere bleiben ganz aus, werden aber glücklicherweise in der Mehrzahl den Händen der Haifische in der Weise wieder entwunden, daß ein Schiffsoffizier in Civil unter Begleitung und Bedeckung eines amerikanischen Detectivs alle Wirthschaften absucht und die vermißten Leute aufstöbert, ehe die Zeit abgelaufen ist, welche sie fahnenflüchtig machen würde.

Die zur rechten Zeit an Bord zurückkehrenden Urlauber machen die meiste Arbeit; sie kommen in so großer Masse auf einmal, etwa 150 Mann, daß es oft kaum möglich ist, sie zu bändigen, weil man nicht weiß, wo man zuerst zugreifen soll. In der Regel empfängt der Erste Offizier mit dem Stabswachtpersonal diese Leute persönlich, um zu verhindern, daß der Wachoffizier zu viele von ihnen zum Rapport stellen läßt, und weil er auch etwa nothwendig werdende Maßregeln ergreifen kann, zu welchen jener sich vielleicht nicht für berechtigt hält. So geschieht es auch in dem Fall, welchen wir näher betrachten wollen.

Die Boote, welche an Land gefahren sind, um die Beurlaubten von dort abzuholen, kehren zu dem Schiff zurück, und der Erste Offizier, welchem dies gemeldet worden ist, begibt sich gleich an Deck, um die Leute in Empfang zu nehmen. Laternen sind unten und oben zu beiden Seiten der Fallreepstreppe, um diese gut zu beleuchten, damit niemand fehltreten kann. Schwankenden Schrittes stolpert einer nach dem andern durch das Fallreep und sucht dann den Platz auf dem Achterdeck, wo er antreten und stehen bleiben muß, bis sein Name aufgerufen wird. Viele werden auch von einem oder zwei Kameraden, welche selbst kaum stehen können, mühsam dorthin geleitet und gestützt, um den Ersten Offizier glauben zu machen, daß dieser ebenso nüchtern sei, wie sie selbst erscheinen wollen. Manche werden aber auch von den Bootsgasten gleich zur Seite getragen, weil sie fest eingeschlafen und nicht zu erwecken sind. Die beurlaubt gewesenen Unteroffiziere treten nicht mit an, sondern melden sich sofort einzeln bei dem Wachtmeister zurück, welcher ihre Namen auf der Liste ausstreicht.

Die Reihen ordnen sich, so gut es eben gehen will; einige Matrosen von der Wache halten Laternen, die Wachtmeistersmaate und einige andere Unteroffiziere stehen an den Enden der Reihen und hinter denselben, um für Ordnung zu sorgen; der Erste Offizier befindet sich mit dem Wachtmeister in der Mitte vor den Leuten, letzterer mit der Liste der Beurlaubten. Obgleich das Schiff ganz ruhig liegt, sind die Herren Blaujacken doch in fortwährender Bewegung, als ob das

Digitized by Google

Schiff ſchlingerte und ſtampfte: aber ſie halten wenigſtens den Mund und das iſt zunächſt die Hauptſache.

Der Wachtmeiſter verlieſt die Namen und der jedesmal Aufgerufene antwortet mit „hier", tritt vor und geht ſo ſtramm, wie er es fertig bekommt, an dem Erſten Offizier vorbei nach der andern Schiffsſeite und von da auf das Vordeck, wobei naturgemäß manch komiſcher Zwiſchenfall vorkommt. Für einen Unbetheiligten iſt es ſchon ein Vergnügen, die von den Laternen beleuchteten Geſichter zu beobachten, welchen man es anſieht, wie die Menſchen ſich zuſammennehmen, um das kurze Stück Weg ohne Unfall in äußerlich würdiger Haltung zurückzulegen, und wie ſie trotzdem hin und her ſchwanken und die Beine heben, als ob ſie eine Treppe hinaufzugehen glaubten. Dazu kommen dann die zuweilen wunderlichen Kopfbedeckungen, Civil- und Frauenhüte, welche an Land gegen die Uniformsmützen ausgetauſcht worden ſind, ſowie die Bündel, in welchen die Leute ihre oft wunderlichen Einkäufe mitbringen; es iſt nicht unmöglich, daß man einmal auch eine junge Katze oder einen jungen Hund in dem Arm eines Matroſen ſieht. Nun treten gleichzeitig zwei Leute Arm in Arm vor, weil der Angerufene nicht mehr allein gehen kann, und poſſirlich iſt es, wie der Führende mit tiefer Verbeugung dem Erſten Offizier weismachen will, daß ſein Schützling ſich den Fuß verſtaucht hat, und wie dieſer die Geſchichte auch zu glauben ſcheint. Im ganzen iſt es ein ganz eigenartiges Bild, welches ſich hier entrollt und eine beſondere Art des Verkehrs zwiſchen Vorgeſetzten und Untergebenen auf dem Schiff zeigt. Die Untergebenen wiſſen trotz ihrer Trunkenheit, daß ſie ſich auf dem Achterdeck anſtändig benehmen müſſen, und ahnen inſtinctiv, daß, wenn ihnen dies einigermaßen gelingt, der Erſte Offizier über alles andere hinwegſieht und ſie dem Commandanten nicht wegen Trunkenheit meldet. Der Vorgeſetzte kennt ja die Urſache derſelben und legt für die Beurtheilung den einzig richtigen Maßſtab an; er weiß auch, daß die Leute in der Folge für die ihnen gewordene Rückſichtnahme dankbar ſein und durch ihr ferneres tadelloſes Verhalten alles wieder gut machen werden. Mit vieler Mühe werden ſie in ihre Hängematten gebracht, denn es dauert etwa eine Stunde, bis die über das ganze Schiff Zerſtreuten wieder eingefangen ſind. In dieſer Zeit aber, während der Erſte Offizier mit dem Wachtmeiſter noch auf dem Achterdeck die etwa zu ergreifenden Maßregeln gegen Unfug beſpricht, hört man in der Batterie Geſchrei und gleich darauf ſtürzt der Feuerwerker an Deck, um dem Erſten Offizier zu melden, daß

Digitized by Google

einer ſeiner von Urlaub gekommenen Maate ihn mit dem Meſſer bedrohe. Der Erſte Offizier eilt gleich mit dem Wachtmeiſter in die Batterie, beauftragt dieſen wie den Feuerwerker, alle etwa anweſenden Zuſchauer zu entfernen, und geht allein auf den trunkenen Maaten zu. Dieſer, welcher an einer Kanone ſitzt, läßt jenen an ſich herankommen; dann aber hebt er den Arm mit dem Meſſer, doch ehe er ſtoßen kann, ruft der Offizier ihn laut mit Namen an und benutzt den Augenblick, wo der Trunkene zaudert, ihm einen Fauſtſchlag zwiſchen die Augen zu geben, ſodaß er betäubt zuſammenbricht. Der Offizier entwindet ihm ſchnell das Meſſer, ſteckt dieſes zu ſich, ruft dann den Feuerwerker und den Wachtmeiſter heran und erklärt dem erſtern, daß er ſich getäuſcht haben müſſe, denn der Maat habe gar kein Meſſer, worauf er dieſen in eine Arreſtzelle bringen und in eine Zwangsjacke ſtecken läßt. Als der Maat ſpäter aus ſeiner Betäubung wieder erwacht und nun zu toben anfangen will, wird ihm mit dem Knebel gedroht, worauf er ſich dazu bequemt, ſeinen Rauſch auszuſchlafen. Am nächſten Tag erhält er einige Tage Arreſt wegen Trunkenheit außer Dienſt. Nachdem er ſeine Strafe verbüßt hat, gibt der Erſte Offizier ihm unter vier Augen ſein Meſſer wieder und ſagt ihm dabei, wie nahe er daran war, ſich eine mehrjährige Feſtungsſtrafe zuzuziehen. Er gelobt ſeinem Vorgeſetzten und ſich ſelbſt, daß er ſich nicht mehr betrinken will, und er hat das Verſprechen für die Dauer der Reiſe auch gehalten. Einige Jahre ſpäter allerdings wurde er im Mittelländiſchen Meer bei Gelegenheit einer Schlägerei zwiſchen trunkenen deutſchen und franzöſiſchen Kriegsſchiffsmannſchaften erſtochen.

Es erübrigt jetzt nur noch, kennen zu lernen, wie die verſchiedenen Strafen vollzogen, bezw. verbüßt werden.

Gelinder, mittlerer und ſtrenger Arreſt werden auf den größern Schiffen in den Arreſtzellen verbüßt, welche dieſelbe Einrichtung wie diejenigen in den Militärarreſtlocalen am Land haben, nur daß der räumliche Inhalt der Schiffszelle viel geringer als der einer Landzelle iſt. Auf den kleinen Schiffen, wo die an ſich beſchränkten Räumlichkeiten das Einbauen von Arreſtzellen verbieten, muß die Strafe auf andere Weiſe vollzogen werden; das Gleiche gilt auch für größere Schiffe, wenn in einem Ausnahmefall ſo viele Arreſtſtrafen haben verhängt werden müſſen, daß die vorhandenen Zellen nicht ausreichen, die Arreſtaten gleich oder in der nächſten Zeit aufzunehmen. Dieſelben werden dann in geeignete Räume, in welchen ſie von der Schiffsbeſatzung gänzlich abgeſondert ſind, wie z. B. in die Laſten, einzeln

eingeſchloſſen, oder in einem aus Segeltuchwänden hergeſtellten Verſchlag, der unter der Aufſicht eines Poſtens ſteht, an das Deck oder die Schiffswand angeſchloſſen. Dies letztere iſt die Strafe, welche den furchtbaren Namen „In Eiſen legen" trägt. Das Ganze iſt nichts anderes, als daß dem betreffenden Mann die eine Schelle eines Eiſenſchellenpaars um einen Knöchel gelegt und die an dem andern Ende der einen Meter langen Kette befindliche Schelle an einen feſten Gegenſtand angeſchloſſen wird. Der Mann kann damit bequem ſitzen, liegen und ſtehen, und zwar ebenſo gut wie in einer Arreſtzelle, welche ihm auch keinen Raum zum Auf- und Abgehen bietet. Der ſtrenge Arreſt erfährt in ſolchem Fall dann noch eine Verſchärfung in der Weiſe, daß der Arreſtat täglich zwei Stunden lang an einem geeigneten Ort, der durch einen Vorhang den Blicken der Beſatzung entzogen iſt, in aufrechter Stellung ſo angebunden wird, daß er ſich weder ſetzen noch hinlegen kann.

Von dem ſogenannten Strafdienſt kommt heutigen Tags eigentlich nur noch das Strafexerciren zur Anwendung.

Die Strafarbeit iſt ſo ziemlich als ein überwundener Standpunkt anzuſehen, ſeitdem auf den Schiffen ein militäriſcherer Geiſt und größere routinemäßige Ordnung als früher herrſchen. Sie beſteht darin, daß der Beſtrafte während der Freizeit der Mannſchaft mit irgendeiner Arbeit beſchäftigt wird, und iſt daraus hervorgegangen, daß früher auf einem Schiff ſtets kleine Unordnungen zu beſeitigen waren, welche jetzt kaum noch vorkommen. Für die kleinſten Dienſtverrichtungen ſind beſtimmte Leute abgetheilt, welche dauernd für Ordnung ſorgen, und die vorgeſchrittene Technik in der Verzinnung von Eiſentheilen und der Zubereitung guter Deckfarben hat den Reinlichkeitsdienſt auf den Schiffen ſehr vereinfacht. Auch iſt es falſch, Menſchen, die eine Strafe erdulden ſollen, unter diejenigen zu ſchicken, welche ihre Freizeit genießen, und dies um ſo mehr, als dabei eine gute Beaufſichtigung der Strafarbeiter kaum durchführbar iſt.

Der Strafpoſten, bei welchem der Beſtrafte während ſeiner Wache je zwei Stunden lang auf dem Achterdeck unter der Aufſicht des Wachoffiziers ſteht, wird während der Tagesſtunden nicht mehr vollzogen, weil man einen Mann nicht den Blicken anderer preisgibt, wenn er eine Strafe in müßiger Haltung erdulden muß. Man ſetzt daher an Stelle des Strafpoſtens das Strafexerciren oder das Stehen an Deck mit bezw. ohne Hängematte, weil dieſe letztere Strafe erſt nach Eintritt der Dunkelheit, abends 8 bis 10 Uhr, auf dem Achterdeck verbüßt wird.

Digitized by Google

Das Strafexerciren findet mit dem Gewehr an den Wochentagen während der Mittagsfreizeit auf dem Achterdeck statt, und zwar von $12^1/_2$ bis $1^1/_2$ oder von 1 bis 2 Uhr.

Das Entern über die Masten, welches nur gegen körperliche Trägheit verhängt wird, findet ebenfalls während der Mittagsfreizeit oder aber auch auf dem Fuß einer strafbaren Handlung in dem hier angedeuteten Sinn statt.

Schließlich haben wir noch den Schiffsarrest zu besprechen, welcher eine leichte Strafe zu sein scheint, von dem Gesetzgeber auch als eine solche bezeichnet ist und von vielen dafür gehalten wird, während andere der Ansicht sind, daß diese Strafe die einzige ist, bei welcher der mit Strafbefugniß ausgestattete Vorgesetzte seiner Willkür freies Spiel lassen und seine Untergebenen in nahezu unmenschlicher Weise peinigen kann. Vielleicht, daß schon jetzt die Zeit nicht fern ist, wo diese Strafart ganz beseitigt oder die Berechtigung zu ihrer Verhängung wesentlich eingeschränkt wird.

Um diese Sache richtig beurtheilen zu können, muß man sich in die Schiffsverhältnisse hineindenken und sich vor allem klar machen, in welch körperlicher und geistiger Verfassung die in der Vollkraft strotzender Jugend stehenden Schiffsmannschaften sich nach einer längern Seereise befinden und wie die Menschen danach drängen, einmal aus dem großen Kasten herauszukommen, um sich am Land in Gottes freier Natur ergehen und ihre Schritte dahin lenken zu können, wo ihr eigener Wille sie hinführt. Auf dem Schiff kann man aber auch kennen lernen, mit welcher Entschiedenheit unser Schöpfer verlangt, daß Mann und Weib nebeneinander und nicht voneinander getrennt leben. Es stimmt heiter und wirkt zugleich erschreckend, wenn man sieht, wie nach einer längern Seereise alte, häßliche, klapperdürre Negerweiber, Menschengeschöpfe, die nur durch das Frauenkleid ihr Geschlecht verrathen und als Waschfrauen oder Verkäuferinnen schon an Bord kommen, ehe noch die Leute Urlaub an Land erhalten haben, von den frischen jungen Männern mit einer an Verehrung grenzenden Hingebung angestaunt werden, und wie ihnen von allen Seiten der Hof gemacht wird. Aehnliche Empfindungen hat der Landbewohner nur, wenn er bis über die Ohren in Eine verliebt ist; der Seemann aber befindet sich nach einer jedesmaligen mehrwöchentlichen Absperrung vom Land in einer derartigen Erregung, nur daß er nicht in *eine*, sondern in jede verliebt ist. Leidenschaftliche Naturen können sogar noch weiter gehen. Da ist es Pflicht eines Commandanten, seine

Digitized by Google

Leute nach jeder Seefahrt, so bald und so oft als möglich, auf Urlaub an Land zu schicken, damit sie wieder in einen richtigen Gemüthszustand kommen. Es ist wunderbar zu sehen, wie schnell sich dieses vollzieht; wie die Leute erregt zum Lande eilen und dort in den Straßen, umgeben von gleichgültig dahinwandelnden Menschen, sofort ein Sturzbad erhalten, das ihnen ihr Gleichgewicht wiedergibt. War der Matrose einmal an Land, dann benutzt er, wenn ihm das Leben an Bord behaglich gestaltet und ihm unter allen Umständen seine Freiwache gesichert ist, häufig in demselben Hafen einen weitern Urlaub nicht mehr, weil er sich auf dem Schiff wohler fühlt, bis eine erneute mehrwöchentliche Absperrung ihn wieder an das Land treibt.

Das Angeführte dürfte zur Genüge zeigen, wie nothwendig es ist, den Menschen das Land nicht zu verschließen, was mit vier Wochen Schiffsarrest schon auf die Dauer von drei bis vier Monaten möglich ist. Hat ein Schiff eine große Reise mit langen Seestrecken von Hafen zu Hafen vor sich, dann kann es sich ereignen, daß das Schiff hintereinander viermal drei Wochen lang auf See ist und in jedem Hafen nur einen sechstägigen Hafenaufenthalt nimmt, sodaß ein Mann, welcher mit vier Wochen Schiffsarrest bestraft ist, in dem für ihn günstigen Fall, daß in jedem Hafen die Urlaubsverbindung mit dem Land hergestellt war, in dieser ganzen Zeit das Schiff nicht verlassen darf, weil ja der Schiffsarrest nur während der Zeit gerechnet wird, in welcher das Schiff bei hergestellter Verbindung mit dem Land im Hafen lag. Und diese Strafe muß er vielleicht für ein ganz geringfügiges Vergehen erleiden, weil der Schiffsarrest ja zu den kleinen Strafen gehört, welche auf den großen Schiffen auch der Erste Offizier verhängen darf und von diesem mit Vorliebe verhängt wird. Dieser kann hierdurch den ganzen Plan des Commandanten für die Erziehung und das Leben der Besatzung durchkreuzen, weil ihm das gesetzlich zustehende Recht zur Verhängung der Strafe des Schiffsarrests von dem Commandanten nicht genommen werden kann.

Es läßt sich ja auch mancherlei zu Gunsten des Schiffsarrests sagen, wie daß man damit das Mittel hat, einen Menschen, welcher sich am Land stets betrinkt und dann groben Unfug treibt, vor Unheil zu behüten. Dagegen läßt sich aber auch erwidern, daß die aus solch einem Urlaubstag hervorgehenden kurzen harten Strafen dem Mann nicht so sehr schaden, wie die Einbuße, welche er durch den Schiffsarrest an seinem Charakter erfährt, ganz zu schweigen von dem schädlichen Einfluß, welchen solche Leute auf die ganze Besatzung ausüben.

Digitized by Google

Aehnlich verhält es ſich mit der Vorenthaltung von Urlaub, um die Leute vor der Fahnenflucht zu ſchützen. Diejenigen, welche fahnenflüchtig werden wollen, bringen dies doch fertig, und wenn die Commandanten von ihrer vorgeſetzten Behörde nicht mehr für jeden Fall von Fahnenflucht perſönlich verantwortlich gemacht werden, dann werden ſie auch nicht mehr zu ſolch harten Maßregeln greifen und die Kriegsmarine als Ganzes wird den Nutzen davon ziehen.

Nach dem Rapport, zehn Minuten vor 9 Uhr wird „Klar machen zur Muſterung" befohlen, worauf hin die Diviſionsunteroffiziere auf dem Deck bei dem Großmaſt erſcheinen, wo der Stabswachtmeiſter ihnen den Tagesbefehl einſchließlich der verhängten Strafen dictirt, damit dies bei der Muſterung gleich bekannt gemacht werden kann. Die Offiziere erſcheinen, kurz ehe die Trommel zur Muſterung anſchlägt, auf ihren Muſterungsplätzen, um ihre herbeieilenden Mannſchaften ſchon im Vorbeigehen auf ihren Anzug hin zu prüfen und ſo die ganze Sache nach Möglichkeit abzukürzen. Das lange müßige Appellſtehen iſt an Land ſchon ein Fehler; auf einem Schiff, wo die Menſchen ſo dicht zuſammengedrängt ſind, iſt es dies aber erſt recht, weshalb man es nach Möglichkeit vermeidet. Daher muſtert auch der Erſte Offizier nicht täglich die ganze Beſatzung, ſondern abwechſelnd immer nur eine Diviſion. So iſt die ganze Muſterung, einſchließlich der Prüfung der Handwaffen und der Befehlsausgabe in 10 bis 15 Minuten beendet, ſodaß den zu $9^1/_2$ Uhr zum Exercirdienſt befohlenen Leuten noch Zeit bleibt, ſich Schuhe anzuziehen, und die zu ſchmutzigen Arbeiten Befohlenen genügende Zeit finden, einen andern Anzug anzulegen.

Dieſe kleine Sorge, welche dem Mann bei all und jeder Gelegenheit zutheil wird, wirkt außerordentlich wohlthuend auf ihn und er erkennt dies dankbar dadurch an, daß er ſich in ſeinem ganzen Verhalten bemüht, den Forderungen des Dienſtes nach Möglichkeit gerecht zu werden.

Wenn in dem Tagesbefehl auch bekannt gegeben iſt, welche Exercitien und Arbeiten platzgreifen und wann dieſelben beginnen ſollen, wird der Anfang doch immer noch einmal mit der Trommel, dem Signalhorn oder der Pfeife befohlen, weil auf einem Schiff ſo mancherlei Zufälle, welche unter Umſtänden eine Hinausſchiebung des Dienſtes erforderlich machen, eintreten können.

Um $11^1/_2$ Uhr wird ein langgedehntes „Klaaar Deck" gerufen, welches die Beendigung aller Exercitien und Arbeiten befiehlt. Das Schiff kommt vorübergehend wieder in den Zuſtand der Ruhe; die

Digitized by Google

Decksaufklarer ordnen und fegen alle Decke; sämmtliche Lasträume werden abgeschlossen, die Schlüssel von den Deckoffizieren in die Kammer des Ersten Offiziers gebracht und an das dort befindliche Schlüsselbrett gehängt, sodaß der Erste Offizier sich durch einen Blick von dem Abschluß der Räume überzeugen kann. Das Gleiche geschieht nachmittags 4 Uhr nach der Beendigung des Nachmittagsdienstes, doch bleiben jetzt die Hellegats noch bis 7 Uhr abends geöffnet, wo dann der Materialienverwalter dem Wachoffizier und dem Ersten Offizier persönlich den Verschluß dieser Räume meldet. Und hiermit haben wir im Lauf der bisherigen Darstellung den ganzen routinemäßigen Tagesdienst kennen gelernt.

Digitized by Google

10. Im Südatlantiſchen Ocean.

Am dritten Tag, nachdem wir Rio verlaſſen haben, ſind wir auf 28° ſüdl. Br. angelangt und bekommen etwas friſchern nordweſtlichen Wind, welcher nach den Segelanweiſungen der Vorbote eines Pampero ſein ſoll, wenn er ſich ſüdlich des 30. Breitegrads einſtellt, wenn mit ſeinem Auftreten ein ſtarkes Fallen des Barometers verbunden iſt und der Wind nachmittags nicht nachläßt, ſondern weiter auffriſcht. Wir haben nun weder ſchon den 30. Breitengrad erreicht, noch fällt der Barometer, auch können wir jetzt am Vormittag noch nicht wiſſen, wie der Wind ſpäter ſein wird; andererſeits können aber die Segelanweiſungen, wenn ſie dem Seefahrer auch die vortrefflichſten Lehren geben, mit Bezug auf Wind und Wetter doch nicht immer ganz maßgebend ſein, und die auf dem Barometer fußenden Angaben ſind ebenſo trügeriſch wie diejenigen, welche ſich auf die Mondphaſen ſtützen. Aus alter Gewohnheit thut der Seemann dieſen Berathern allerdings noch oft mehr Ehre an, als ſie verdienen, und ſieht ſich dabei faſt immer angeführt. Man kann daraus, daß der Mond durch ſeine Anziehungskraft die Gezeitenſtrömungen erzeugt, noch nicht ſchließen, daß er auch die Winde hervorbringt, denn ſonſt müßten dieſe ebenfalls von 6 zu 6 Stunden, wechſeln und die Paſſatwinde, die Monſune und die paſſatartigen Weſtwinde der höhern Breiten wären eine Unmöglichkeit. Die Sonnenſtrahlen erwärmen auch das Land und das Waſſer, und doch nicht die Luft, ſondern dieſe nur durch Rückſtrahlung. Die Sonne verurſacht durch die von ihr erzeugte größere oder geringere Wärme in Verbindung mit dem verſchiedenen Feuchtigkeitsgehalt der Luft die Winde und Stürme, und der aufmerkſame Beobachter kann täglich ſehen, wie bei ſtürmiſchem Wetter die Stärke des Windes gegen Mitternacht zunimmt, vor Sonnenaufgang nachläßt und einige Zeit nachher wieder die alte Kraft gewinnt. So iſt auch der Barometer auf See zur Vorherbeſtimmung des Wetters ein ebenſo unnützes In-

Digitized by Google

ſtrument, als er es am Land für den Beobachter eines beſtimmten Platzes iſt, welchem nicht die verſchiedenen Barometerſtände der weitern Umgebung zur Verfügung ſtehen. Er gibt nur in einem Orkan, wenn auch nicht immer auffällig, ſicher an, ob das Centrum des Orkanfeldes ſich dem Beobachter nähert, oder ſich von ihm entfernt. In allen Fällen nimmt ſein Stand ab, nachdem das ſchlechte Wetter ſich ſchon eingeſtellt hat, und er ſteigt, wenn das ſchöne Wetter bereits da iſt. Um kurz zu ſein, der einzelne Barometer zeigt nicht das zu erwartende Wetter im voraus an, ſondern er bequemt ſich dazu, ſeinen Stand dem herrſchenden Luftdruck anzupaſſen, d. h. er folgt dem Wetter. Die Segelanweiſungen geben außerdem aber noch ſolch eine Fülle guter Lehren und theilen uns ſcharfe Beobachtungen früherer Seefahrer mit, daß man in der Regel doch zu einem ſichern Urtheil über das zu erwartende Wetter kommen kann, wenn man den Barometer auch unberückſichtigt läßt. Es verlohnt übrigens der Mühe, einen Blick in ſolch eine Segelanweiſung zu werfen.

Das Buch enthält alles das, was über denjenigen Theil der Meere bekannt geworden iſt, welchen es behandelt. Es bietet dem Seefahrer die genaueſten Mittheilungen über alle Häfen und Ankerplätze mit den für ihn wichtigen Angaben über Behörden, Handels-, Ausrüſtungs- und Proviantartikel; über die Güte des Trinkwaſſers und wo man es findet; über den beſten Ankerplatz; über die im Hafen herrſchenden Strömungen und Winde; wann die Regen- und wann die trockene Zeit herrſcht; wann und wie die regelmäßig wiederkehrenden Stürme einſetzen, wie dieſelben ſich ankündigen und welche Vorſichtsmaßregeln man gegen ſie anwenden muß. Der Jäger findet ſogar Angaben über jagdbares Wild, der Geſchichtsfreund ſolche über die intereſſanteſten Daten dieſes Gebiets, und der Naturfreund manch werthvollen Wink, wie er ſeinem Wiſſensdrang Genüge thun kann. In dem Buch ſind alle Leuchtthürme, bezw. Leuchtfeuer und wichtigen Punkte an der Küſte mit ihrer Höhe über der Meeresfläche beſchrieben; ebenſo iſt genau angegeben, welche Vorſichtsmaßregeln man bei der Anſteuerung der Küſten und Häfen beobachten muß. Es gibt ein genaues Verzeichniß aller bekannten Klippen und Untiefen auf dem offenen Meer und ergänzt in jeder Weiſe die Seekarten; es macht uns mit den ſeit Jahrhunderten gewonnenen Erfahrungen bekannt, welche über Wind, Wetter, Meeresſtrömungen und Seegang, ſowie darüber geſammelt worden ſind, in welchen Gebieten man zu beſtimmten Zeiten auf Eisberge ſtoßen kann. Und hieraus ſind dann die Seewege feſt-

Digitized by Google

geſtellt, mit der gleichzeitigen Angabe, welche die ſchnellſte Reiſe gewährleiſten, die vielleicht die doppelte Seemeilenzahl aufweiſen und unter Benutzung conſtanter Meeresſtrömungen und andauernd günſtiger Winde doch erheblich ſchneller an das Ziel führen, als der kürzeſte Weg dies thun würde. So wird, beiſpielsweiſe, ein Kriegsſchiff, welches abwechſelnd je nach den Umſtänden mit Segel- und Dampfkraft fährt, von Auſtralien aus unter Benutzung der auf hoher Südbreite wehenden ſtarken Weſtwinde und der Paſſatwinde im Atlantiſchen Ocean, oſtwärts um das Cap Horn ſegelnd, ſchneller England erreichen, als wenn es den ſehr viel kürzern Weg durch den Indiſchen Ocean, das Rothe und das Mittelländiſche Meer nimmt.

Daß dieſe Segelanweiſungen eine umfangreiche Literatur darſtellen, liegt auf der Hand, und der Commandant muß manche Stunde opfern, um das für ihn Wiſſenswerthe aus den verſchiedenen Büchern, welche in der Mehrzahl engliſch geſchrieben ſind, herauszuſuchen.

Wenn nun die Nebenumſtände, welche einen Pampero begleiten ſollen, auch noch nicht vorliegen, ſo müſſen wir doch aus andern Gründen mit der Möglichkeit einer Aenderung des Wetters rechnen. Während des geſtrigen Tages war der Wind ſchon recht unbeſtändig, wehte, anſtatt aus NO, aus allen übrigen Himmelsrichtungen, ſodaß wir die Monſunzone als hinter uns liegend betrachten können. Auch hatten wir an den letzten beiden Abenden ſtarkes Wetterleuchten im Südweſten, ſodaß wir mit unſerm weitern Vordringen nach Süden ſchon das Feld antreffen können, wo die veränderlichen Winde ſich mit dem Monſun um die Herrſchaft ſtreiten. Oft wird man ſanft durch dieſes Gebiet geleitet, noch öfter aber werden die Schiffe von den miteinander kämpfenden Naturgewalten in ernſte Mitleidenſchaft gezogen, in deren Streit ſich gelegentlich auch noch ein Pampero miſcht und zwar anſcheinend nur aus angeborener Raufluſt, weil er mit der Sache ſelbſt eigentlich gar nichts zu thun hat. Von den im fernen Weſten zum Himmel ſtrebenden Anden ſtürzt dieſer wüthige Sturm herunter, jagt mit Blitz, Donner und Regen hin über die Pampas, über die weiten Steppen des ſüdamerikaniſchen Landes, von welchen er ſeinen Namen hat, richtet in den Städten und Häfen mannichfaches Unheil an und ſtürmt dann auf den weiten Ocean, wo er ſich austobt oder von einem aus der ſüdlichen Polargegend kommenden ſtärkern Südwind überwältigt wird.

Im ſüdlichen Sommer, in welchem wir uns zur Zeit befinden, wo in der Nähe der Küſte durch die ſtärkere Erwärmung des Landes

öſtliche Winde vorherrſchen, iſt der Pampero allerdings nie von langer Dauer, er währt dann höchſtens drei Tage, und auf der See, wo er in andern Luftſtrömungen Widerſtand findet, iſt ſeine Kraft oft ſchon nach wenigen Stunden erſchöpft; im ſüdlichen Winter aber beherrſcht er weite Strecken zwei bis drei Wochen lang.

Gegen Mittag läuft die Najade mit NW-Wind ſechs Knoten, um 4 Uhr nachmittags ſchon acht, der Barometer iſt in den letzten acht Stunden um einen Millimeter gefallen, ſteht alſo immer noch hoch, der Wind hat nach Nord gedreht und die Luft nimmt überirdiſche Klarheit an. Das Letztere ſchreiben die Segelanweiſungen dem Vordringen einer kalten, trockenen, ſüdlichen Luftſtrömung zu und folgern daraus das Auftreten eines Pampero, welcher indeß ſchon nach ganz kurzer Zeit durch einen Südweſtſturm, der mit einer Bö ganz plötzlich einſetzen ſoll, verdrängt wird.

Während des Nachmittags hält das Wetter ſich gut und das Schiff führt volle Leinwand, d. h. alle Segel, welche angebracht werden können.

Gegen Sonnenuntergang dreht der Wind wieder auf NW zurück, der Wind iſt ſtärker geworden und damit der Barometer weitere drei Millimeter gefallen. Im Zenith ſammelt ſich ganz leichtes, dunſtartiges Gewölk an, während die Luft über dem Horizont klar und durchſichtig wie vorher bleibt; es ſcheint über der Erdoberfläche vollkommene Luftleere zu herrſchen, denn auch die Sonne, welche in ſtolzer einfacher Pracht unter den Horizont ſinkt, vermag keine wahrnehmbare Verfärbung der untern Luftſchichten hervorzubringen; ſie taucht aber das im Zenith ſchwebende Gewölk in ein wahres Blutbad, welches ſich nunmehr als eine tiefrothe flockige Decke über uns ausbreitet. Das ganze Bild müßte für einen außerhalb des Schiffs ſtehenden Beobachter von mächtiger Wirkung ſein. Das tiefblaue Meer, in deſſen Mitte das ſchwarze Schiff mit ſeiner leuchtenden Segelfläche liegt, und darüber, ſich in die Unendlichkeit wölbend, der noch im vollen Tageslicht ſtehende, nur mattblau angehauchte Himmelsdom, in deſſen Mitte der gewaltige, kreisrunde und tiefrothe Wolkenſchirm über dem hier winzig klein erſcheinenden Schiff ſchwebt — um es ſchirmend zu ſchützen oder mit ſeinem Feuer zu vernichten? Faſt das Wunderbarſte ſind die Farben, welche tageshell leuchten ohne zu blenden.

Der äußerſte Rand der Sonne verſchwindet hinter dem ſcharfgezeichneten Horizont, das Tageslicht nimmt mehr und mehr ab, die über uns hängende Decke ergraut und verdunſtet wieder.

Digitized by Google

Nunmehr bildet ſich da, wo die Sonne ſo klar und ſchön unſern Blicken entſchwunden iſt, eine leichte Wolkenbank, welche ein Viertel des ganzen Horizonts, den zwiſchen Süd und Weſt liegenden Theil, einnimmt. Es bleibt kein Zweifel, es bereitet ſich in den Lüften ein ernſter Kampf vor, und wenn man dem Schiff auch noch alle Segel beläßt, ſo werden im Innern doch die nothwendigen Vorbereitungen gegen Sturm getroffen.

Kurz nach Sonnenuntergang zeigt ſich, ebenſo wie an den beiden vorhergegangenen Tagen, im Südweſten leichtes Wetterleuchten; heute läßt der Commandant gleich die Leeſegel wegnehmen. Der Wind nimmt zu, die Bram- und Oberbramſegel werden geborgen, das Schiff macht ohne dieſe 9 Knoten. Das Wetterleuchten wird ſtärker und füllt um 8 Uhr ſchon die ganze zwiſchen Weſt und Süd liegende Wolkenbank aus, in welcher es ohne Unterbrechung hin- und herläuft. Es iſt, als ob der Schein einer gewaltigen Blendlaterne auf dem dunkeln Himmelsgewölbe umherwandere. Das Ganze iſt außergewöhnlich und hält den Commandanten um ſo mehr an Deck feſt, als das Schiff auch noch viel Segel führt und ſchnelle Fahrt läuft.

Um 10 Uhr fängt die zwiſchen Weſt und Süd liegende Wolkenbank an ſich zu heben. Die Marsſegel werden um zwei Reefe gekürzt, das Großſegel wird gegeit.

Mit dem ſteigenden Gewölk wandert auch das Wetterleuchten in die Höhe; die Wolken zertheilen ſich und ſäen ihren Feuerſamen über das ganze Firmament, welches um 10^1_2 Uhr in hellen Flammen ſteht und als ein auf- und abwogendes Feuermeer Vollmondhelle über die von dem ſtürmiſchen Wind erregte Meeresfläche verbreitet.

Großartig iſt das Naturſchauſpiel, welches ſich hier entfaltet, und unendlich klein ſind die Menſchen. Klein iſt die brave „Najade", welche die hochgehenden Wogen durchſchneidet, trotzig deren mächtigen Anprall zurückwirft und raſtlos den ihr gegebenen Curs verfolgt; winzig iſt das Menſchengewürm, welches ſie auf ihrem Rücken trägt und das die in kurzer Zeit losbrechenden entfeſſelten Naturgewalten bekämpfen will.

Commandant und Wachoffizier beobachten aufmerkſam die ſich in der Atmoſphäre vollziehenden Veränderungen; die Wache ſteht zur Ausführung jedes Befehls bereit; alle übrigen liegen in ſanftem Schlaf und ahnen nicht, was oben vorgeht.

Die Naturerſcheinung, welche ſich hier offenbart und bis um 11 Uhr, alſo eine halbe Stunde lang, der Menſchen Sinne umfängt, kommt

uns wie ein Traum vor, der uns in eine Geiſterwelt führt. Wenn die elektriſchen Entladungen wenigſtens von krachendem Donner begleitet wären, dann könnten wir uns in der Nähe eines gewaltigen Gewitters wähnen; aber nichts von dem, kein Ton berührt unſer Ohr, welches den erſten Donnerſchlag erlauſchen will und nicht mehr auf das von Wind und Wellen erzeugte Geräuſch hört. Was alles kann der Menſch in ſolch einer halben Stunde zuſammendenken, wo er unthätig ausharren muß, bis ihn ein, vielleicht ganz unerwartetes Ereigniß erſt zwingt zur Handlung zu ſchreiten? Die Umgebung iſt ſo unheimlich wie nur möglich. Das Schiff iſt zwar darauf vorbereitet, jedem Zufall zu begegnen; auch die Blitzableiter ſind in Ordnung, aber was bedeuten dieſelben bei ſolchen Elektricitätsmaſſen? Wol jeder Mann an Deck mag ein Fröſteln in ſeinem Körper empfinden, wenn auch alle in dem Vertrauen auf ihr gutes Schiff und auf ihre eigene Tüchtigkeit muthvoll dem entgegenſehen, was da kommen ſoll. Muß der Seemann in dem Kampf mit den Naturgewalten auch oft unterliegen, ſo iſt die Regel doch, daß er ſiegt, und dieſe Hoffnung beſeelt auch uns.

Um 11 Uhr kommt Leben in das Spiel; was wir bis jetzt geſehen, war nur die ſtumme Einleitung zu demſelben. Dort, wo die erſte Wolkenbank geſtanden hatte, ſteigt eine zweite langſam über den Horizont; ein vereinzelter Donnerſchlag rollt drohend und warnend zu uns herüber. Die Mitternachtſtunde rückt heran; die Geiſterſcharen haben ſich geſammelt, um ſich in dunkler Nacht in den hohen Lüften über dem majeſtätiſchen Ocean in mächtig tobenden Kampf zu ſtürzen.

Schauerlich großartig iſt Gottes ſonſt ſo ſchöne Welt jetzt. Das, was wir ſehen, iſt aber wol von keinem Menſchengeiſt durch Wort oder Bild wiederzugeben; nur ein gottbegnadeter Tondichter könnte hier das Motiv zu einem unſterblichen Werk finden.

Die Menſchen greifen jetzt zu dem letzten Schutzmittel. In wenig Augenblicken ſind die doppeltgereeften Marsſegel auf den Rand geführt und die Fock iſt gegeit. Der Commandant und der Wachoffizier umklammern mit ihren Händen, um ihrem Kampfesmuth doch durch irgendetwas Ausdruck zu geben, krampfhaft das Brückengeländer; die Rudergaſten, welche auf vier verſtärkt ſind, umfaſſen feſter mit ihren nervigen Fäuſten die Speichen der Ruderräder und bringen ihren Körper in die Stellung, welche ihnen den ſicherſten Halt gibt. Der Wind wird von vorne erwartet, was, wie wir ſchon wiſſen, zu den gefährlichſten Zufällen des Seelebens gehört, weil dabei die Maſten und

Digitized by

das Ruder gefährdet sind. Trotz der geringen Segelfläche läuft das Schiff 7 Knoten.

Der ganze Himmel steht noch in Flammen, ein zweiter Donnerschlag erschüttert die Luft und gleich hinterher, zehn Minuten nach 11 Uhr, rasen die Geisterscharen über uns hinweg. Es weht uns ein Sturm mit prasselndem schweren Regen von vorne entgegen und gleichzeitig wird alles, wie durch Zauberschlag, in so tiefe Dunkelheit gehüllt, daß Commandant und Wachoffizier, welche nur zwei Schritt voneinander entfernt sind, sich nicht mehr sehen können. Wir stehen in einem schweren Gewitter, das Schiff gehorcht gut, wird infolge der tiefen Dunkelheit nur nach dem Gefühl, von welcher Richtung der Wind den Menschen in das Gesicht bläst, manövrirt und jagt vor dem Südweststurm zurück nach Norden, woher es gekommen ist. Der Regen läßt etwas nach, das ruhig auf- und abwogende Feuermeer über uns ist entschwunden, dafür aber gleicht mit kurzen Unterbrechungen das ganze Himmelsgewölbe einer flammenden Muskelmasse, welche in heftigen Krämpfen liegend jäh aufzuckt. Es ist kein Wetterleuchten mehr, es sind Furcht erregende Blitze, welche in den Lüften hin- und herzucken, von oben nach unten in das Wasser schlagen und zwischen unsern Masten herumwettern, daß wir jeden Augenblick deren Fall erwarten. Das Grollen, Rollen und Dröhnen der Donnerschläge, welche dem Blitz auf dem Fuß folgen und deutlich sagen, daß die unsere Augen blendenden Feuerstrahlen uns fast streifen, ist so betäubend, daß wir uns die Ohren zuhalten möchten. Aber Vorwärts! heißt es, vorwärts durch diese Hölle, dieses schauerlich erhabene Schauspiel, in welches auch noch der Aberglaube seine Schatten wirft, dessen Macht der Mensch in solcher Lage immer wieder erkennt. Dort — dort sitzt das kleine, grinsende Männlein, der Schutzgeist des Schiffs, der Klabautermann mit seiner Laterne auf der äußersten Spitze des Außenklüverbaums, von wo er jeden Augenblick in das Meer stürzen kann und damit das Schiff dem Verderben preisgibt. Die Elemente stehen im erbittertsten Kampf, die Wolken ergießen sich stromweise auf das Meer, die See wirft ihren Gischt brausend den Wolken entgegen und der heulende Wind, wie die flammenden, von Donnergekrach begleiteten Blitze nehmen mit theil an dem großen Streiten. Und durch dieses Toben und Tosen jagt, schlingert und stampft das Schiff dahin. Unbemerkt schleicht der Klabautermann sich in die erregte Phantasie des Commandanten ein, welcher nichts anderes thun kann, als warten, ob ein neues Ereigniß ihn zu andern Maßnahmen zwingt. Der auf

Digitized by Google

ſeine Bildung ſtolze Mann verſpottet dieſes Ammenmärchen und dreht der Stelle, wo der Gnom ſitzen ſoll, den Rücken zu, um ja nicht durch ein abſichtliches Hinſehen den Schein auf ſich zu laden, als ob er an den Unſinn glaube. Die heutige Nacht erweckt aber andere Empfindungen als ein ſchöner Frühlingsmorgen; der Mann betrügt ſich ſelbſt. Seine Augen wandern, wenn auch mit Widerſtreben, doch nach dem Bugſpriet hin, Schlag auf Schlag wettern die Blitze rund um das Schiff in das Waſſer und zwiſchen ſeinen Maſten hindurch; da übertönt das heiſere Geſchrei des Klabautermanns noch den betäubenden Donner, aus ſeiner platzenden Laterne ſprüht ein jäher Blitz und er ſpringt in hohem Bogen in die ſchäumende Flut. Der Commandant fährt ſich mit der Hand über die Augen und gehört wieder ſeinem Schiff.

So kämpft und tobt es um uns her bis 2 Uhr morgens. Dann wird es plötzlich klar, der Regen hört auf, Blitz und Donner ſind entſchwunden, ein ſteifer Südweſtwind weht, welcher erlaubt, die doppelt gereeften Marsſegel und die Unterſegel wieder beizuſetzen, mit welchen das Schiff an den Wind gelegt wird, um erneut nach Süden zu ſteuern. Danach, um 3 Uhr morgens, kann der Commandant ſein Bett aufſuchen.

Um 8 Uhr morgens finden wir zwar hohe See, aber ſonſt einen köſtlichen Tag. Ein mäßiger Sturm, welcher von Süden her gar herrliche, erfriſchende, trockene Luft bringt und uns nach der langen, erſchlaffenden Tropenzeit wahrhaft aufathmen läßt. Das ſchönſte Neujahrsgeſchenk, da wir heute den 31. December haben.

Manche Kurzweil finden wir in dem Fang der leichtbeſchwingten Bewohner der Pampas, der kleinen Vögel, Tag- und Nachtfalter, der Käfer und kleinern Inſekten, welche von dem Pampero auf die hohe See getrieben, ſämmtlich dem Tod geweiht ſind, da ſie den Weg zu dem 200 Seemeilen von uns abliegenden nächſten Land nicht mehr zurückfinden können und ſich auf dem Schiff nicht lebend erhalten laſſen.

Obgleich in der ganzen Takelage und an den äußern Schiffstheilen eine Unzahl dieſer kleinen Thiere hängen und kleben, ſo hat natürlich doch nur ein verſchwindend kleiner Theil von ihnen bei uns vorübergehende Zuflucht gefunden, denn auch dieſe ſind ſo ermattet, daß ſie ſich kaum noch halten können. Von Stunde zu Stunde verringert ſich ihre Zahl und am Abend iſt wol kaum noch eins dieſer armen Thierchen auf dem Schiff.

Digitized by Google

Unserer Fregatte bringt das Wetter einen wahren Festtag. Wir haben Sturm und es ist eigentlich doch kein Sturm, sondern ein sogenannter Beilieger bei herrlich klarem Wetter. Wind und Seegang kommen aus der Richtung, wo wir hinwollen, und beide sind zu stark, um mit Erfolg gegen sie aufkreuzen zu können, weshalb das Schiff mit den Segeln, welche es bequem tragen kann, bei dem Wind liegend versucht, mit langsamer Fahrt wenigstens etwas vorwärts zu kommen. Mit einem Curs, wo der Wind mehr von hinten in die Segel blasen würde, könnte es aber eine schnelle Reise bei schönem Wetter machen. Ein Dampfer wieder, welcher mit voller Maschinenkraft gegen Wind und Wellen gehen wollte, würde in so heftige Bewegungen kommen, daß die Menschen den Eindruck gewinnen würden, sich in einem ziemlich schweren Sturm zu befinden.

Doch bleiben wir bei unserer beiliegenden „Najade". Das Schiff hat dreifach gereefte Marssegel und die Fock bei, welche Segel ihm so viel Stütze geben, daß es nicht mehr wie 16 bis 20° schlingert. Die See ist so hoch, daß sie gelegentlich die Außenwände bis zur Reling hinauf bespült, aber doch nicht über diese hinweg kann, sondern höchstens hin und wieder einen kleinen Spritzer auf das Deck sendet. Die Seitenfenster müssen deshalb zwar geschlossen sein, doch kann man alle Decksluken offen halten, durch welche, ebenso wie durch die Ventilatoren und Windsäcke, die kräftige würzige Luft in die untern Räume dringen kann. Die Höhe der See und die Bewegungen des Schiffs verbieten alle Exercitien, und dessen freut sich die ganze Besatzung, einschließlich des Commandanten, welcher den Menschen gern einen freien Tag gönnt. Der Thermometer zeigt Tag und Nacht ziemlich gleichmäßig 20 bis 23 °C., und der Barometer, welcher nachts 11 Uhr bis auf 755 mm gefallen war, ist mit dem Südwind wieder bis auf 759 mm gestiegen.

Bei solch einem Beilieger sieht es in einem Kriegsschiff anders aus als bei einem wirklich schweren Sturm, und dies ist das Wetter, was der Seemann sich gelegentlich zur Abwechselung einmal wünscht. In dem Zwischendeck, welches durch das helle Tageslicht gut erleuchtet ist, liegen die dienstfreien Mannschaften auf dem Deck und schlafen, lesen oder unterhalten sich. Die Mitglieder der Offiziermesse liegen in ihren Kammern auf den Schwingebetten und lesen; oder sie sitzen in der Messe auch auf dem Deck, mit Flaschen und Gläsern in den Händen, und vertreiben sich die Zeit, so gut es geht. Der Commandant geht rauchend in seiner Kajüte auf und ab und ist besonders

Digitized by Google

guter Laune, weil dieſes ſchöne Wetter auf den letzten Tag des Jahrs gefallen iſt und ſomit der Sylveſtergrog von keinerlei nachtheiligen Folgen ſein wird. Er hat deshalb auch den Zahlmeiſter ſchon angewieſen, das Getränk für dieſes mal ſtärker machen zu laſſen, weil das Ausfallen des Tanzes und der Verkleidungen eine ſichere Gewähr geben, daß Ausſchreitungen nicht vorkommen werden.

Der Tag iſt zu allgemeiner Zufriedenheit zu Ende gegangen. Die Mannſchaft hat in vortrefflicher Stimmung den Abend verbracht, der Commandant iſt Gaſt in der Offiziermeſſe, wo ebenſo, wie in den andern Meſſen ein Verzeichniß mit der Angabe ausgelegt iſt, wann nach unſerer Schiffszeit das Neue Jahr in denjenigen Städten unſerer im fernen Oſten liegenden Heimat, wo Meſſemitglieder Angehörige wiſſen, ſeinen Einzug hält, damit dieſer Augenblick durch ein allgemeines, den fernen Lieben dargebrachtes Hoch gefeiert werden kann. Da wir uns 50—65° weſtwärts von Deutſchland befinden, ſo nimmt dieſe Feier ſchon vor 8 Uhr abends ihren Anfang. Die Mitglieder der verſchiedenen Meſſen begeben ſich nach 10 Uhr an Deck, um hier, wo heute auch die Wachmannſchaften länger rauchen dürfen, ihr Neues Jahr zu erwarten. Gegen Mitternacht findet ſich bei dem Großmaſt ohne beſondern Befehl das Muſikcorps zuſammen und die Leute der Freiwache wie die Freiſchläfer ſtrömen ebenfalls an Deck.

Das Schiff zeigt ſich uns in dem bekannten Bild, wie es in den hohen Wogen hin- und herarbeitet und bei den heftigern Bewegungen ächzt und ſchmerzlich aufſtöhnt; wir hören das Heulen und Pfeifen des Windes, das dumpfe Rauſchen der See. Da ſchallt durch das Sturmestoben der Ruf „Acht Glas!“, die Glocke erklingt unter den Doppelſchlägen und bei dem vierten ſetzt das Muſikcorps mit einem Choral ein. Die Menſchen nehmen andachtsvoll ihre Mützen ab, einzelne ſingen mit und bald nehmen alle theil an dem, unter der Wirkung der großartigen Umgebung beſonders ergreifenden Geſang. Aber kaum iſt derſelbe beendet, da ſchwirren auch ſchon durch die dunkle Nacht die Rufe: „Proſit Neujahr“, bis die Stimme des Commandanten ſich Bahn bricht: „Unſerm allergnädigſten Kriegsherrn ein geſegnetes Neues Jahr“ — die Leute drängen zu dem Achterdeck — „Seine Majeſtät unſer Kaiſer lebe hoch!“ — Hoch! Hoch! Hoch! jubelt es, alles andere übertönend, aus mehreren hundert treuen deutſchen Kehlen. „Der Beſatzung Seiner Majeſtät Kreuzerfregatte «Najade» ein frohes Neues Jahr!“ iſt der nächſte Wunſch des Commandanten. Hoch! Hoch! Hoch! ſtimmen alle freudig ein. Noch ein Hoch folgt,

Digitized by Google

das von der Mannſchaft dem Commandanten und den Offizieren dargebracht wird, und dann tritt der ſtrenge Dienſt wieder in ſeine Rechte; Wind und Wellen übernehmen von neuem über das Schiff die Herrſchaft, welche ihnen für wenige Minuten entriſſen war.

Der Neujahrstag bringt uns ſchönes Wetter mit leichtem ſüdlichen Wind, welcher die Beiſetzung aller Raaſegel geſtattet. Dieſe Umſtände ermöglichen es auch den Offizieren, ihre Einladung an den Commandanten, am heutigen Tag bei ihnen zu eſſen, aufrecht zu erhalten.

Am Vormittag ſehen wir die ſämmtlichen Herren der Offiziermeſſe bei ihrem Commandanten, wo die Glückwünſche für das Neue Jahr noch einmal ausgetauſcht und mit einem Glaſe Champagner entſprechend beſiegelt werden; abends 6 Uhr finden wir ſie dann, mit Ausnahme der beiden auf Wache befindlichen Offiziere, alle an der Feſttafel in der Meſſe verſammelt. Hier kann nicht ſo viel Prunk entfaltet werden als in den Wohnräumen des Commandanten, obſchon er auch dort nur beſcheiden iſt, weil die Meſſe mehr den Speiſeſaal eines Caſinos vertritt und die eigentlichen Wohnräume der Offiziere in deren Kammern liegen, welche ſie ſich nach ihrem perſönlichen Geſchmack möglichſt behaglich einrichten. Auch wiſſen wir aus frühern Mittheilungen, wie ſchwierig es iſt, das Tafelgeſchirr vollzählig zu erhalten und wie bald die noch an Land gewaſchenen Tafeltücher verbraucht ſind, wenn auch ein ſorgſamer Meſſevorſtand immer einige dieſer Tücher für feſtliche Gelegenheiten aufheben läßt. Auch iſt es unmöglich, daß ein Raum, welcher etwa zu ſeiner Hälfte von dem Eßtiſch und einem großen Anrichtetiſch eingenommen und dauernd von 16 bis 20 Perſonen bewohnt wird, den gleich behaglichen und wohnlichen Anſtrich haben kann wie ein faſt gleich großer, welcher nur einer Perſon als Wohnſtätte dient.

Von einem nähern Einblick in den Speiſezettel, welcher in ähnlicher Weiſe zuſammengeſtellt iſt, wie wir ihn früher bei dem Commandanten kennen gelernt haben, können wir abſehen. Auch genügt uns die Angabe, daß das Eſſen in vortrefflicher Stimmung der Feſttheilnehmer verläuft; aber wenn wir einen Vergleich mit dem Feſtmahl bei dem Commandanten ziehen, dann fällt es uns doch auf, daß hier der an ſich ſchlecht ventilirte Raum mit Menſchen überfüllt iſt und die angeregte Unterhaltung dröhnend an das Ohr ſchlägt. Immerhin wollen wir den Beſuch in der Meſſe dazu benutzen, hier einmal nähere Umſchau zu halten und das geſellige Leben der Herren kennen zu lernen.

Die Meſſe iſt ein viereckiger Raum von etwa 8,6 m Länge und 6,5 m Breite, welcher eigentlich nur Sitzplätze bietet, da die zwiſchen den Tiſchen und einem Sopha verbleibenden Wege nur ſchmal ſind. Sie bildet mit dem Wirthſchaftsraum der Offiziere, in welchem ſich auch die Tiſchbedienung aufhält, den hintern Theil des Zwiſchendecks, von dem ſie durch ihre Vorderwand abgetrennt iſt. Ihr Fußboden liegt ſchon unter der Waſſerlinie; ihre beiden Seiten werden von je einer Reihe Kammern umſchloſſen, welche für beſſer als die außerhalb der Meſſe gelegenen gehalten und daher von den im Range Höchſten bewohnt werden. Der Raum hat, da die Kammern die Seitenfenſter wegnehmen, nur Oberlicht und wird auch nur von dieſem und den durchbrochenen Seitenwänden ventilirt. Dieſe letztern ſind mit Jalouſien verſehen, welche dem doppelten Zweck dienen, der Meſſe ſowol wie den Kammern Luft zuzuführen. Wenn die Seitenfenſter in den Kammern geöffnet ſind, dann ſtrömt die hier eindringende friſche Luft durch die Jalouſien auch in die Meſſe; müſſen die Fenſter aber nachts und bei bewegter See geſchloſſen ſein, dann kann durch die Jalouſien doch ein Wechſel in der Luft zwiſchen den Kammern und der Meſſe ſtattfinden.

Ueber dem mit einer Tiſchdecke verſehenen großen Tiſch hängen zwei Lampen, an den Wänden ſehen wir einige aus eigenen Mitteln der Offiziere beſchaffte Bilder, und dieſe wenigen Gegenſtände bilden die ganze Ausſtattung der Meſſe.

Die Kammern, gewöhnlich 2,1 m breit und 2,8 m tief, ſind mit Schwingebett, Schreibkommode, Klapptiſch, Waſchtiſch, Kleiderſchrank, Bücherregalen und einem Vorhang vor der Thür ausgeſtattet; Lampen, Leuchter, Bilder, Bücher, Waffen und ſonſtige Kleinigkeiten zur Verſchönerung des Raums ſind perſönliches Eigenthum der Kammerbewohner. Eine beſondere Eigenthümlichkeit der Seeoffizierkammern bildet der Bilderſchmuck, aus welchem man gleich ſehen kann, ob der Bewohner verheirathet, verlobt oder noch ganz frei iſt. Bei dem Junggeſellen finden wir vornehmlich Bilder, welche aus Nachbildungen berühmter Vorbilder die volle Schönheit des Weibes darſtellen und bei dem abgeſchloſſenen Leben, welches der Seemann führt, eine pſychologiſche Nothwendigkeit ſind. In der Kammer des Bräutigams ſehen wir nur das Bild der Braut in verſchiedenen Größen und Aufnahmen. Bei einem Ehemann aber nehmen die Bilder der Frau und der Kinder die Hauptwand ein, während an einer Nebenwand ähnliche Bilder, wie ſie der Junggeſelle liebt, wieder zu ihrem Recht kommen.

Digitized by Google

Das Leben in einer Offiziermeſſe iſt keineswegs behaglich, ſo ſehr auch jemand, welcher mit den Schiffsverhältniſſen nicht vertraut iſt, geblendet werden mag, wenn er in eine Meſſe eintritt und hier ſieht, wie die Mitglieder, an dem großen Tiſch ſitzend, ſchreiben, leſen, Schach oder Karten ſpielen. Das Peinlichſte iſt, daß eigentlich nie jemand für ſich allein ſein kann, jeder auf die Eigenthümlichkeiten anderer Rückſicht nehmen, jeder ſich in die ihm unangenehmen Gewohnheiten anderer fügen muß. Wir haben gehört, daß die Seitenwände, welche die Meſſe von den Kammern trennen, durchbrochen ſind, alſo alles, was hier oder dort geſprochen oder vorgenommen wird, in beiden Räumen vernehmlich iſt. Aber auch die Scheidewände zwiſchen den Kammern und die Wand, welche die Meſſe von dem Zwiſchendeck trennt, ſind ſo dünn, daß ſie nur dem Auge, aber nicht dem Ohr ein Hinderniß bieten. Auf einem Schiff muß aus Rückſicht für ſeinen Tiefgang bei allen Sachen an Gewicht geſpart werden, und dies geſchieht auch bei den Wänden (Schotten), welche ſo dünn hergeſtellt werden, als es die nothwendige Haltbarkeit geſtattet.

Dieſe Hellhörigkeit ſtört zwar die in der Meſſe Anweſenden nicht, aber alle andern, ſowol Meſſemitglieder wie die vor der Meſſe ſchlafenden Cadetten und Mannſchaften, und hierin liegt der Keim zu viel Unfrieden. Es iſt meiſtens die Regel, daß der Erſte Offizier entweder mit allen Meſſemitgliedern auf gutem Fuß lebt und es dieſen überläßt, ſich ſelbſt vor Störungen durch andere zu ſchützen, was dann gewöhnlich zur Folge hat, daß die Mehrzahl in Streit und Hader lebt; oder, daß er rückſichtslos jede Störung unterdrückt und dadurch in die unangenehme Lage kommt, den privaten Verkehr mit vielen der Herren aufgeben zu müſſen, womit er aber erreicht, daß dieſe insgeſammt in beſtem Einvernehmen leben. Das letztere iſt jedenfalls, wenn es auch dem Erſten Offizier oft das Schiff zur Hölle macht, für das ganze Schiffsleben das Beſſere. Schön iſt weder das eine noch das andere.

Zu dieſen Störungen und Unannehmlichkeiten treten aber auch andere, welche gar nicht umgangen werden können. Da ſind zunächſt die Burſchen der verſchiedenen Kammerbewohner, welche eigentlich ununterbrochen hin- und herlaufen, mit vollen Eimern und leeren Waſſerkannen aus den Kammern kommen und mit leeren Eimern und vollen Kannen dahin zurückkehren, dies und jenes holen und bringen. Da kommen die Cadetten, welche die Wachablöſung oder den Beginn des Exercirdienſtes anmelden. Es kommen Boten von dem Commandanten

mit irgendwelchen Aufträgen; Unteroffiziere lassen sich bei ihren Divisionsoffizieren anmelden, und fast unausgesetzt geht eine der Klingeln, um eine Person der Bedienung zu rufen oder den Läufer, welcher mit einem Auftrage weggeschickt wird. Das Störendste sind aber die Meldungen an den Ersten Offizier, welche in fast ununterbrochener Reihe, auch während der Mahlzeiten, an ihn gelangen. So klappen fortwährend die Messethüren auf und zu. Die im Laufe eines Tages an den Ersten Offizier gelangenden regelmäßigen Meldungen geben zusammengefaßt übrigens ein so übersichtliches Bild von der Thätigkeit dieses geplagten Mannes, daß wir uns dieselben hier für einen Hafentag aufzählen lassen wollen.

Morgens 5 Uhr zur Reveille beginnt die Reihe der Meldungen mit derjenigen über das Wetter, da dieses von Einfluß auf das Reinschiff sein kann. Beginn und Beendigung des Reinschiffs. Backen und Banken für das Frühstück, sowie Anfrage, welcher Tagesanzug befohlen wird. Beendigung des Frühstücks. Waffenputzen. Flaggenparade und Acht Glas. Beendigung des Waffenputzens. Antreten zum Rapport. Klarmachen zur Musterung. Musterung. Beginn der Exercitien und Arbeiten. Beendigung derselben. Zeit zu Klar Deck. Backen und Banken für das Mittagessen. Acht Glas. Beendigung der Freizeit und Beginn des Nachmittagsdienstes. Klar Deck und Acht Glas nachmittags 4 Uhr. Umziehen für die Nacht. Abendmusterung. Backen und Banken für das Abendbrot. Abend-Flaggenparade. Hängematten-ausgabe. Abends Acht Glas. Beendigung der Abendfreizeit. Zapfenstreich und Runde. Dazu treten dann noch achtmal die Ab- und Anmeldungen der an Land fahrenden und von dort zurückkehrenden Boote und viele sonstige Meldungen und Anfragen, welche sich auch fast täglich wiederholen, wie: Ein fremdes Kriegsschiff kommt ein oder geht aus. Der eine oder andere Deckoffizier bittet um eine Unterschrift unter eine Requisition für Material. Der Stabswachtmeister kommt im Laufe des Tages mehreremal. Ein Detailoffizier bringt ein Verlustprotokoll zu weiterer Veranlassung. Das Längsseitkommen von Fahrzeugen mit Kohlen, Proviant oder andern Ausrüstungsgegenständen wird gemeldet. Der Commandant schickt Befehle oder wünscht eine Meldung. Der Wachoffizier läßt melden, daß Regen im Anzuge ist, wenn Wäsche zum Trocknen aufgehängt ist oder Segel zu demselben Zweck losgemacht sind. Der Arzt, Zahlmeister und Maschinen-ingenieur wünschen dieses oder jenes. Beurlaubte Offiziere und andere Personen melden sich ab oder zurück. Beurlaubte Mannschaften

Digitized by Google

werden vor dem Landgang und bei ihrer Rückkehr gemuſtert, und was ſonſt vorkommen kann.

Die wirthſchaftliche Leitung der Meſſeangelegenheiten ruht in den Händen des Meſſe- und des Weinvorſtands, welche aus der Mitte der Mitglieder durch Stimmenmehrheit gewählt werden und verpflichtet ſind, die Wahl anzunehmen und die Geſchäfte unter der Oberaufſicht des Erſten Offiziers für die Dauer von wenigſtens 3 Monaten zu führen. Die erſten Vorſtände werden in der Regel ſchon vor der Indienſtſtellung des Schiffs gewählt, damit der Meſſevorſtand einen Koch und einen Aufwärter (Steward), welche durchſchnittlich monatlich 150 Mark Gehalt beanſpruchen, anwerben, ſowie die einleitenden Schritte für die Ausſtattung der Tafel thun und den Ankauf der nothwendigen Conſerven veranlaſſen kann; damit der Weinvorſtand befähigt wird, ſeine Vorſchläge für die mitzunehmenden Getränke auszuarbeiten.

Der Meſſevorſtand hat die Tafelgelder zu verwalten und erhält bei der Indienſtſtellung aus der Schiffskaſſe einen mehrmonatlichen Vorſchuß auf dieſe, aus welchem auch der Weinvorſtand eine entſprechende Quote erhält, damit die ſämmtlichen Rechnungen doch zum größten Theil gleich berichtigt werden können. Der Meſſevorſtand hat dann während ſeiner Amtsdauer für die Bedürfniſſe der Tafel zu ſorgen, den täglichen Speiſezettel zu entwerfen und mit den ihm zur Verfügung ſtehenden Mitteln Haus zu halten. Der Weinvorſtand hat nur die Vorräthe an Getränken und die für deren Verkauf eingegangenen Gelder zu verwalten, ſowie die Vorräthe, wenn nöthig, zu ergänzen; auch muß er darauf halten, daß die Ausſtände monatlich berichtigt werden.

Daß nicht jeder gewählte Meſſevorſtand den, billigerweiſe zu ſtellenden, Anforderungen entſpricht, iſt natürlich, wie denn auch die Tiſchverwaltung den Herren oft manche Sorge bereitet. Am ſchlimmſten ſind ſie gewöhnlich berathen, wenn ſie ein an beſcheidene Verhältniſſe gewöhntes Mitglied, welchem beſondere wirthſchaftliche Begabung zugetraut wird, zu ihrem Vorſtand wählen, weil ſolche Perſönlichkeiten häufig durch übermäßigen Luxus ihre beſcheidene Herkunft verſchleiern wollen und dabei nach ihren bisherigen Lebenserfahrungen doch gar kein Verſtändniß für die Bedürfniſſe eines ſchmackhaften, einfachen und doch feinen Tiſchs haben.

Am 2. Januar geht der Wind auf Nord zurück, womit auch die Temperatur wieder auf 31° ſteigt. Die nächſten Tage bis zum 9.,

während welcher das Schiff ſich zwiſchen 31 und 42° Südbreite befindet, geben dann ein ſo charakteriſtiſches Bild von dem wechſelvollen Leben, welches der Seemann in gewiſſen Meeresgegenden führt, daß wir uns in aller Kürze die verſchiedenen Zufälle, welche unſerer „Najade" in dieſem kurzen Zeitraum begegnen, erzählen laſſen wollen.

Dreimal haben wir ſchönes Wetter, dreimal Sturm und dieſe Male keinen behaglichen Beilieger, ſondern recht unangenehmen Wind mit Böen und Regen. Dreimal kommt der Wind aus ſüdlicher Richtung, zweimal aus nördlicher und mit dieſem Wechſel ändert jedesmal die Temperatur, welche zwiſchen 16 und 27° ſchwankt und zuweilen am Tage niedriger als in der Nacht iſt.

In einer Nacht morgens 3 Uhr ſtellt ſich bei friſchem Wind Wetterleuchten mit ſchwachem Donner ein. Das Wetterleuchten wird zum Blitz, der Donner nimmt zu, die Segel werden geborgen; das Gewitter zieht aber vor dem Schiff vorbei, deſſen Curs kreuzend, ohne daß der Wind ſich ändert. Erſt gegen 8 Uhr hat das Gewitter ſich ganz verzogen, die Segel werden wieder beigeſetzt und nun nimmt der Wind allmählich ab. Es iſt ein ſchöner ſtiller Sommertag mit leichtem Nebel; da, um 11 Uhr, ſetzt ein naſſer Südoſtwind ein, welcher den Thermometer in wenigen Minuten von 23,5° auf 20,3° ſinken läßt. Der Wind nimmt zu und wächſt zu ſtarkem Sturm an, nimmt aber von 12 Uhr an ſchon wieder ab und nachmittags haben wir, ohne daß die Windrichtung geändert hat, trockenes, ſchönes, klares Wetter; der Barometer, welcher während der Nacht 763,00 und während des Vormittags 762,50 geſtanden hatte, war während der Bö nur bis auf 762,40 geſunken und nachher wieder auf 762,85 geſtiegen.

An dem darauffolgenden ſchönen, ſelten klaren Tag iſt die Farbe des Waſſers ſchmutzig grün, was wol dem La Plataſtrom, von deſſen Mündung wir etwa 100 Seemeilen entfernt ſind, zuzuſchreiben iſt. Nach Sonnenuntergang haben wir ſo ſtarken Thaufall, daß man denſelben Regen nennen würde, wenn wir nicht einen wolkenloſen Himmel hätten. Mit dem Eintritt der Nacht fängt die ganze Meeresfläche zu leuchten an, welche, ſobald die Dunkelheit erſt mehr zugenommen hat, den Anblick eines Milch-Sees gewährt. Die Ausſtrahlung des Lichts iſt ſo groß, daß man glauben kann, unter den außerhalb des Schiffs hängenden Booten befänden ſich Laternen.

An einem andern Tag laufen wir vor einem ſturmartigen Wind mit allen Raaſegeln; die Oberbramſegel werden indeß ſchon vormittags feſtgemacht. Da ändert nachmittags plötzlich der Wind ohne jedes

Digitized by Google

Anzeichen mit einer noch stärkern Bö und es müssen nun die Bramsegel festgemacht und die Marssegel gereeft werden. Die Bramsegel schlagen so stark, daß die Bramraagasten, zu welchen die kleinern Leute genommen werden, sie nicht bewältigen können und sich, anstatt das Tuch aufzurollen, nur an den Raaen festhalten. Die Leute sind in der größten Gefahr, da ihre Kräfte bald nachlassen müssen; hier können nur noch solche Matrosen helfen, welche bei großer körperlicher Kraft auch den nothwendigen Muth haben. Freiwillige für die Bramsegel vor! befiehlt der Erste Offizier unten an Deck, und sofort treten bei jedem Mast auch schon etwa zehn Mann aus den Reihen, welchen dann etwas zögernd alle übrigen nachfolgen. Die ersten sind in der Mehrzahl solche Leute, welche in dem gewöhnlichen Lauf der Dinge ihren Vorgesetzten die meiste Sorge machen und deren wahren Werth man immer erst bei solchen Gelegenheiten erkennt. Dies wiederholt sich stets auf allen Schiffen. Aus den ersten werden nun selbstverständlich die Hülfskräfte ausgewählt, sie entern mit staunenswerther Geschwindigkeit nach oben, einige fassen zuerst das Tuch in der Mitte der Raa etwas, dann bringen die andern die schon ermatteten Kameraden in Sicherheit und bewältigen dann ohne Unfall die Segel.

Eines Tages morgens $6^1/_2$ Uhr steigt eine drohende Windwolke über den Horizont, aus welcher sich bald mehrere Wasserhosen von außergewöhnlicher Höhe und Stärke entwickeln. Das Sturmfeld wandert schnell auf das Schiff zu, was uns zwingt, die Segel wegzunehmen. Doch ehe die Bö das Schiff erreicht, springt der Wind von NO auf SO um, jene ändert nun ihren Kurs und zieht an uns vorbei, worauf wir die Segel wieder beisetzen. Der Barometer behauptete während der Erscheinung seinen hohen Stand von 769,00.

Endlich liegt das Gebiet der Eulenspiegeleien hinter uns, der Dienst kommt wieder in geregelte Bahnen, und so können wir auch einmal Zeuge der großen Exercitien sein, welche nun regelmäßig stattfinden.

Das Wichtigste derselben ist das Klar Schiff. Klar Schiff ist die Abkürzung für „Klares Schiff" und dieser Ausdruck wieder diejenige für „Schiff klar zum Gefecht", welches den Inbegriff der größten Schlagfertigkeit darstellt. Hierbei sehen wir ein Kriegsschiff genau in dem Zustand, wie es in den Kampf geht, weil die zu demselben nothwendigen Vorbereitungen so vielseitige sind, daß man sie immer und immer wieder in all ihren Einzelheiten üben muß, wenn das große Räderwerk im entscheidenden Augenblick ohne Fehler arbeiten soll,

Digitized by Google

und dieſe Uebung wird um ſo nothwendiger, als jeder einzelne Mann ſelbſtändig eine der vielen Arbeiten zu verrichten hat.

Wenn wir davon abſehen, den einzelnen Menſchen zu folgen, wie ſie auf das Alarmſignal hin kreuz und quer durch das Schiff eilen; treppab und treppauf laufen; mit den Kanonen, Treppen, Luken, ganzen Wänden der innern baulichen Einrichtung hantieren; Waffen und Munition zu den Geſchützen ſchaffen, viele Gegenſtände weg- und andere herbeitragen; und uns nur das Schiff betrachten, welchen Anblick es etwa 8 Minuten nach dem Anſchlagen zum Generalmarſch gewährt, dann haben wir das folgende Bild vor Augen.

Der Schiffskörper und die Takelage ſind in dem Zuſtand, in welchem ſie feindlichen Geſchoſſen den größten Widerſtand und die geringſte Zielfläche darbieten. Die Maſchine hat den für ihre größte Leiſtung erforderlichen Dampfdruck und alle Vorſichtsmaßregeln ſind getroffen, welche ſowol Maſchinentheile ſchützen können wie dazu dienen, entſtandene Schäden auszubeſſern; dies letztere gilt beſonders für den Schornſtein, welchen man nicht weiter ſchützen kann und an dem jede Beſchädigung ſofort ausgebeſſert werden muß, wenn die Keſſel befähigt bleiben ſollen, vollen Dampfdruck zu erzeugen. In der Takelage ſind Vorkehrungen getroffen, um angeſchoſſene Hölzer möglichſt ſchnell zurren zu können, damit ſie nicht auf das Deck ſtürzen. In den Marſen kauern hinter Wänden, welche aus Hängematten hergeſtellt ſind, Scharfſchützen, die bei größerer Annäherung an ein feindliches Schiff die Offiziere deſſelben aufs Korn nehmen. Ebenda ſind auch mit Waſſer gefüllte Baljen, damit die Schützen ein in der Takelage ausbrechendes Feuer löſchen können.

Der Commandant, der Navigationsoffizier und Adjutant ſind auf der Commandobrücke. Der erſtere leitet das Gefecht und der letztere ſammelt die Angaben für den über daſſelbe zu erſtattenden Bericht; der Navigationsoffizier und ein im Mars ſtationirter jüngerer Offizier meſſen fortlaufend die Entfernung bis zum Gegner, damit kein Schuß abgefeuert wird, ohne die Möglichkeit eines Treffers zu haben.

Der Erſte Offizier befindet ſich an einer andern, geeigneten Stelle des Oberdecks, damit er nicht gleichzeitig mit dem Commandanten verwundet werden kann und ſo befähigt bleibt, ſofort die Führung des Schiffs zu übernehmen, wenn dieſer fallen ſollte. Er iſt bereit, bei eintretenden Havarien die Ausbeſſerungsarbeiten zu leiten.

Der Bootsmann wartet unthätig, bis man ſeiner Dienſte bedarf.

Der Steuermann iſt bei dem Ruder; die Steuermannsmaate ſind

Digitized by

in der Batterie und im Zwischendeck bei den Gefechtsrudern, welche aber erst in Thätigkeit treten, wenn das Ruder an Deck durch feindliches Feuer unbrauchbar geworden ist.

Der Torpedooffizier steht an Deck dort, von wo aus er das Ausstoßen eines Torpedos anordnen kann.

Die wenigen Kanonen auf Oberdeck und die Masse in der Batterie stehen schußfertig in den geöffneten Pforten. Die Offiziere und Geschützmannschaften sind zum Kampf bereit; die erstern und die Nummern 1 und 2 der Geschütze haben Säbel und Revolver umgeschnallt, die übrigen Leute nur ihr Seitengewehr, während die Gewehre in der Nähe der Geschütze auf dem Deck liegen oder sonst möglichst sicher untergebracht sind. Der Anzug der Geschützmannschaften ist leicht, der Oberkörper gewöhnlich nur mit einem ärmellosen Unterhemd bekleidet, die Füße tragen leichte Schuhe und die Hosen sind unten mit Bindfaden fest um das Bein geschnürt, damit das Tuch nicht von dem Räderwerk der Lafetten gefaßt werden kann. Hinter den Geschützen stehen die Munitionsholer und bei den Luken die Träger der Verwundeten an den Tragstühlen, welche so eingerichtet sind, daß der Verwundete in dem Stuhl vermittelst einer Talje nach den untern Räumen hinabgelassen werden kann. Zwischen und hinter den Geschützen sehen wir Baljen mit Trinkwasser für die Leute und solche mit Sand, welcher über das etwa fließende Blut gestreut werden muß, damit das Deck nicht zu schlüpfrig wird.

Die Luken aller Decks sind bis auf einige wenige zugelegt und verschlossen, um Schiffstrümmer, Granatsplitter und die Flammen eines entstandenen Brandes nach Möglichkeit von den jeweilig untern Räumen abzuhalten oder deren verheerende Kraft doch zu mindern.

Während das Oberdeck fast verwaist aussieht, erhalten wir in der Batterie den Eindruck einer Ueberfüllung des Raums. Man hat zwar die Kanonen möglichst weit auseinandergerückt, um zwischen den einzelnen Geschützmannschaften freien Raum zu schaffen, aber dies kann dem Uebelstand doch nicht abhelfen und fürchterlich muß die Verheerung sein, wenn eine Granate der jetzt im Gebrauch befindlichen schweren Kanonen in solchem Raum crepirt. Man kann sich hiervon noch keine rechte Vorstellung machen, weil seit Einführung der neuen Waffen noch kein Schiffskampf stattgefunden hat, welcher uns ein getreues Bild geben könnte. In unserer Marine hat man auf ein ausrangirtes Schiff, dessen Kanonen mit der richtigen Zahl Strohpuppen besetzt waren, geschossen und gefunden, daß zwei bis drei 15 cm-

Granaten schon die fürchterlichste Verheerung anrichten können; und hieraus kann man folgern, daß eine in die Batterie dringende 30 cm-Granate bei ihrem Crepiren durch den außerordentlichen Luftdruck wahrscheinlich das ganze obere Deck abheben würde, daß einzelne Splitter nach unten den Schiffsboden durchschlagen werden, daß die Pulverladung des Geschosses das Schiff in Brand stecken und die ganze Wirkung zusammengenommen fast sämmtliche Mannschaften kampfunfähig machen wird. Das Ergebniß jenes Versuchs war schon so überwältigend, daß es vielleicht richtig gewesen wäre, den Menschen, welche nicht gezwungenermaßen davon Kenntniß nehmen mußten, dasselbe vorzuenthalten, damit ihnen das grausige Bild, welches ihrer im Schiffskampf wartet, verhüllt bliebe. Ein General hielt allerdings den französischen Spruch: „le soldat averti en vaut deux" für maßgebend, doch diese Weisheit hat wol schon in den letzten Kriegen, wo unsere jungen, mit den Folgen des Kriegs nicht vertrauten Soldaten die bessern waren, Schiffbruch gelitten und ist auf die Schiffsverhältnisse, wo außer dem Commandanten keinem Menschen sein persönlicher Muth etwas nützt, da keiner Mann gegen Mann fechten kann, sondern jeder nur ein kleines Rad in dem von dem Commandanten getriebenen Werk ist, erst recht nicht anzuwenden.

Wenn auch die Menschen an Deck und in der Batterie den Beginn des Kampfs in ernster Stimmung erwarten, so können sie, sobald die Kanonen erst das Wort führen, doch körperlich thätig sein und sie finden in der Kampfesfreudigkeit Ablenkung von dem an sich fürchterlichen Gedanken, daß ihr Leben neben dem Zufall, welcher im Schiffskampf eine so große Rolle spielt, einzig und allein von der Tüchtigkeit ihres Commandanten und dem kalten Blut und sichern Auge einzelner Geschützcommandeure, sowie davon abhängt, ob der Gegner gute Schützen hat. Denn hier gelten in der Hauptsache nur der Commandant und die Geschützcommandeure etwas; alle übrigen Personen bilden das Beiwerk. Der Commandant gibt dem Schiff die ihm nach Beurtheilung des Gegners als nothwendig erscheinende Cursrichtung und Geschwindigkeit, er bestimmt die anzuwendende Munition für die Kanonen, ob Panzer- oder Langgranaten, und die Feuerordnung, ob die Kanonen einzeln, oder in einem von ihm zu bestimmenden Augenblick zusammen feuern sollen; er verbessert die ihm gemeldete Entfernung von dem Gegner nach der Windrichtung und dessen Stärke, und bringt die Zeit mit in Rechnung, welche vergeht, bis die Kanonen die anbefohlene Feuerordnung aufnehmen können. 2000 m Entfernung

Digitized by Google

werden vielleicht angemeldet und der Commandant befiehlt, die Kanonenrohre für 1650 m einzuſtellen; 1000 m werden gemeldet und er befiehlt die Kanonen einer Seite für 500 m Entfernung nach vorn, quer ab oder achterraus zu concentriren, womit ſämmtliche Geſchoſſe in einem Punkt 500 m weit ab zuſammentreffen, weil er ſein Schiff ſo manövriren will, daß er dem Gegner eine derartige Breitſeite auf die genannte Entfernung geben kann. Und im entſcheidenden Augenblick verliert er vielleicht durch eine Wendung des feindlichen Schiffs das Ziel, ſodaß er nicht zum Schuß kommt. Wenn man die Geſchwindigkeit in Rechnung zieht, mit welcher beide Schiffe ſich bewegen können, dann lernt man erſt verſtehen, wie der Commandant ſeine Leute kennen muß und wie dieſe ihn verſtehen müſſen, wenn das Geſchützfeuer von Erfolg begleitet ſein ſoll. Wie dieſes gegenſeitige Verſtändniß zu erzielen iſt, werden wir bei Beſprechung der Segelexercitien ſehen.

Die Offiziere ſind daher während des Kampfs, außer daß ſie auf Ordnung halten, nur die Vermittler der Befehle des Commandanten, und die übrigen Mannſchaften führen dieſelben aus. Der Commandant kann niemand vorher ſagen, wie er das Gefecht führen will, denn es gibt auf See keine Terrainſchwierigkeiten, keine beſtimmten Straßen, welche der Gegner benutzen kann oder benutzen muß, jeder hat die Wahl freier Bewegung und die Aenderung in dem Curs des einen kann eine ſolche in dem des andern nothwendig machen. Der Commandant muß unter Umſtänden von Minute zu Minute andere Pläne faſſen und daher die ſämmtlichen Waffen ſeines Schiffs in der eigenen Hand behalten; er kann keinem Offizier das Recht einräumen, nach eigenem Gutdünken den Feind zu beſchießen. Aber wenn er auch den Offizieren größere Selbſtändigkeit laſſen wollte, ſo verbietet ſich dies wieder dadurch, daß er bei voll ausgerüſtetem Schiff für jede Kanone nur 100 Schuß an Bord hat und hierdurch die größte Sparſamkeit in dem Feuer nothwendig wird, wenn das Schiff ſich nicht zu früh verſchießen ſoll. Jeder einzelne Schuß kann den Gegner kampfunfähig machen, ihn ſogar vernichten, der Commandant darf daher keinen aus ſeiner Hand geben, wenn auch unter Umſtänden ein guter, gegen ſeinen Willen gefeuerter Schuß mehr werth iſt, als alle ſeine guten Pläne, und dieſer den Schützen zu dem eigentlichen Sieger in dem großen Drama macht. Es wird zwar zuweilen behauptet, daß es nur wenige Offiziere gibt, welche die Gabe beſitzen, das Schiff und das Feuer gleichzeitig zu leiten; hiergegen gibt es nur die eine Er-

widerung, daß nur dieſe wenigen dazu befähigt ſind, die Stellung eines Schiffscommandanten im Krieg auszufüllen.

Wie wir geſehen haben, ſind alle Menſchen auf Deck und in der Batterie wenigſtens in Thätigkeit, und wenn ſich dieſelbe auch unter Abſehung von dem Kanonendonner lautlos vollzieht, ſo ſind ſie doch an dem Kampf betheiligt. Ganz anders aber müſſen diejenigen empfinden, welche ihren Gefechtsplatz in dem Zwiſchendeck und in den noch tiefer gelegenen Räumen haben. Sie ſind von dem Verkehr mit der Oberwelt ſo gut wie abgeſchloſſen, ſie ſehen nichts von dem Gang des Gefechts und hören darüber nur dann etwas, wenn es zufällig geſchieht. Sonſt müſſen ſie warten, bis das Gefecht abgebrochen wird oder aber, bis der von allen noch Lebenden wiederholte Ruf: „Alle Mann auf, Alle Mann auf", dem dann wol gleich hinterher ein gewaltiger Stoß folgt, ſie nach oben ruft, weil das Schiff ſinken wird, oder ſie erhalten die Gewißheit, daß ſie verloren ſind, wenn ein Torpedotreffer von unten das Schiff aufreißt.

Die im Zwiſchendeck ſtationirten Perſonen ſind die folgenden:

Der Unterlieutenant des Zwiſchendecks und das Stabswachtperſonal, welche hier für Ordnung und dafür ſorgen, daß kein vom Kanonenfieber befallener Mann ſich in den untern Räumen verſtecken kann. Der Zimmermann mit ſeinen Maaten, welche bereit ſtehen, Schußlöcher in der Waſſerlinie oder unter derſelben mit den beſonders für den Zweck hergerichteten Schußpfropfen zu verſchließen und die Pumpen für die verſchiedenen Zwecke bereit zu machen. Die Freiſchläfer und ein Drittheil des Maſchinenperſonals, welche als Munitionsmanner dienen, von denen ein Theil auch noch weiter unten mit dem Feuerwerksperſonal in den Munitionskammern iſt. Die Krankenträger.

An einem möglichſt freien Platz unter der Waſſerlinie befinden ſich die Aerzte mit dem für ihren Beruf Erforderlichen. Prediger, Zahlmeiſter und Schreiber bilden die Aſſiſtenten der Aerzte.

Noch weiter unten in den Hellegats ſind die Hellegatsleute und in den Maſchinenräumen zwei Drittheile des Maſchinenperſonals.

Die Beſchreibung, wie es in einem Gefecht zugehen kann, würde uns zu weit führen, wir haben es hier auch nur mit den Exercitien zu thun und was bei einem „Klarſchiff" zu thun iſt, haben wir in der Hauptſache erfahren. Wir ſehen, wie die Bauart und die Kampfweiſe der Kriegsſchiffe bedingt, daß die Hauptthätigkeit des Kampfs ſich in abgeſchloſſenen Räumen abſpielt, wie das Wohl und Wehe des ganzen Schiffs vorzugsweiſe mit der Befähigung des Commandanten

Digitized by Google

für seine Stelle zusammenfällt. Wir sehen diesen auf der Commandobrücke stehen, wie er mit stummen Geberden oder leise gesprochenen Worten die nothwendigen Befehle für das Steuer gibt, mit dem Maschinentelegraphen der Maschine ihre Gangart vorschreibt und durch Sprachrohre oder Telegraphen den Geschützkampf leitet, wie in seiner Person alles zusammenfließt. Daneben hören wir die Batterieoffiziere mit ihren kurzen Pfeifen augenblicklich Ruhe gebieten, damit sie einen erhaltenen Befehl weiter geben können und sehen, wie die Kanonen gerichtet, markirt geladen und abgefeuert werden. Es wird auch ein entstandener Brand markirt und ein Theil der Geschützmannschaften abgerufen, um diesen zu löschen. Wir sehen immer noch, wie in alten Zeiten, die Enterdivisionen auf erhaltenen Befehl mit ihren Waffen an Deck eilen, weil man immer noch nicht weiß, ob dieselben bei dem Schiffskampf der Jetztzeit noch Verwendung finden werden oder nicht. Das ganze Bild eines solchen Exercitiums gibt aber jedermann im Schiff die Gewißheit, daß das eigene Schiff siegen muß, weil bei einer Niederlage in den weitaus meisten Fällen alle diejenigen, welche nicht durch das Geschützfeuer gefallen sind, ihren Tod im Wasser finden werden.

Betrachten wir nun im Gegensatz zu diesem düstern Bild ein großes Segelexercitium, dann finden wir nur Licht, wo dort Schatten ist, und wenn hierbei auch einmal ein Mann im lustigen Eifer, sein Bestes zu thun, seinen Tod findet, was bei dem Klarschiff im Frieden nicht vorkommt, dann ist es wenigstens ein jäher Tod im hellen Sonnenschein und im eigentlichen Seemannsberuf, es ist der frische Soldatentod des Seemanns. Derartige Unglücksfälle kommen in der Neuzeit allerdings seltener vor, weil die Vorgesetzten den Mannschaften die von ihnen beliebten tollkühnen Sprünge nicht mehr gestatten, im übrigen finden sie oft einen günstigen Abschluß, wie wir an einigen Beispielen sehen werden.

Das Segelexercitium schließt sich in See, wie wir früher gehört haben, der Abendmusterung an und wird auf einem Schiff, welches sich viel unterwegs befindet, im Hafen wol überhaupt nicht geübt, weil es hier nur als Mittel dient, die Mannschaft zu bewegen, aber ohne Nutzen für deren Ausbildung ist, da ein Schiff, welches zu Anker liegt, den Wind von vorn hat, und dieser dann nicht richtig in die Segel einfällt, somit ganz falsche Kräfte zur Geltung kommen, und weil in solchen Häfen, wo wegen Strömungen der Wind seitlich oder achterlich ist, die Segel nur bei ganz schwachem Wind gesetzt

Digitized by Google

werden dürfen, wenn sie nicht den Anker aus dem Grund reißen sollen. Merkwürdig ist es eigentlich, daß dieses Exercitium auf die späte Abendstunde gelegt ist, doch findet dies seine Erklärung darin, daß man es von früher so gewohnt ist und jetzt aus andern Gründen und zwar deshalb daran festhält, weil die Mannschaft zu dieser Zeit bereits für die Nacht gekleidet ist, und die Leute daher nur geringe Rücksicht auf ihren Anzug zu nehmen brauchen, welcher bei den Arbeiten in der Takelage häufig beschädigt und durch die vielfache Berührung mit dem getheerten Tauwerk stark angegriffen wird. Diesem Umstand muß man aber Rechnung tragen, wenn man will, daß die Leute mit wirklicher Lust bei der Sache sind, und in der Regel bereitet ihnen das Segelexercitium ein großes Vergnügen. Der jugendliche Körper hat das Bedürfniß, ab und zu seine Glieder ordentlich zu rühren, und die Menschen finden Befriedigung, wenn sie sehen können, was sie geleistet haben. Das Geschützexercitium, bei welchem man immer dieselbe Kanone in derselben Gestalt vor sich stehen sieht, wirkt ermüdend; das Segelexercitium, bei welchem die Leute mit eigenen Augen sehen, wie sie in verschwindend kurzer Zeit über dem Schiff eine riesige Leinwandpyramide aufgebaut haben, wie sie dieselbe spielend in andere Gestalt bringen und sie wieder ganz verschwinden lassen, regt in hohem Maße an.

Ursprünglich hatte dieses Abendexercitium keinen andern Zweck, als dem Commandanten eine ruhige Nacht zu sichern. Man kürzte daher abends nach Schluß des Tagesdienstes und vor Beginn der Nacht die Segel so weit, daß das Schiff schon ziemlich viel Wind vertragen konnte und auch vor größerm Schaden bewahrt blieb, wenn der Wachoffizier seiner Aufgabe nicht gewachsen war. Man nahm die Leesegel und Oberbramsegel ein, steckte ein bis zwei Reefe in die Marssegel und setzte die Bramsegel wieder über dieselben, nachdem man vorher, die Gelegenheit benutzend; auch noch andere Manöver durchgenommen hatte. Diese Art der Nachtsegelführung stammt aus der Zeit, wo man noch nicht mit dem Dampf und dem elektrischen Telegraphen zu rechnen hatte, wo das politische und geschäftliche Leben langsamer pulsirte, und sie war auf den Kriegsschiffen noch bis zu Ende der 60er Jahre ziemlich allgemein gebräuchlich. Seitdem haben diese aber nicht mehr die Zeit auf See herumzubummeln, und namentlich werden an die Fähigkeiten und die Ausbildung eines jeden einzelnen Offiziers und Mannes so viel höhere Anforderungen gegen früher gestellt, daß der Commandant sie zwingen muß, auch während

Digitized by Google

der Nacht ihre Augen offen zu halten, und er ihnen die Gelegenheit geben muß, ihre Nerven ſtählen zu können. Der Commandant läßt daher ſein Schiff Tag und Nacht ſo viel Segel tragen, als es kann, und opfert ſeine Nachtruhe den höhern Anforderungen des Allerhöchſten Dienſtes; derjenige aber, welcher ſeine Bequemlichkeit höher ſtellt oder aus übertriebener Vorſicht an dem alten Brauch feſthält, dürfte die ihm gewordene Aufgabe nicht richtig erfaſſen.

Das tägliche Segelmanöver, wie man das Abendexercitium nennen kann, dient verſchiedenen Zwecken. Es ſoll den Mannſchaften die auf dem Schiff für ſie durchaus nothwendige Körperbewegung geben; es ſoll das Erlernte friſch erhalten und außerdem in der Ausführung der verſchiedenen Manöver immer größere Behendigkeit und Sicherheit lehren, weil Schnelligkeit bei allen Arbeiten und die perſönliche Sicherheit der Menſchen die Wurzeln der Segelſchiffahrt ſind. Es ſoll aber auch die geſammte Beſatzung unter einen Willen beugen und es dürfte wol kaum etwas zu finden ſein, was dieſem Zweck beſſer dienen könnte als ein Segelmanöver, bei welchem die Leute truppweiſe gleichzeitig die verſchiedenſten Verrichtungen ausüben, um in der denkbar kürzeſten Zeit etwas Gemeinſames zu ſchaffen.

In der Regel commandirt und leitet der Erſte Offizier dieſe Manöver und der Commandant ſteht, das Ganze prüfend, an deſſen Seite, um ihm ſeine Beobachtungen mitzutheilen, damit jener ſie als ſeine eigenen Rügen weiter gibt. Aber von Zeit zu Zeit nimmt auch der Commandant das Commando, und wenn man das Arbeiten mit den Segeln vorher vielleicht noch ein Exercitium nennen konnte, ſo wird es jetzt gewiß zu einem ſcharfen Manöver; es handelt ſich nun darum, die Beſatzung zu dem Bewußtſein zu bringen, daß ſie ſich ganz in der Hand ihres höchſten Vorgeſetzten befindet.

Nur bei dem Segelmanöver kann der Commandant ſich ſeinen Untergebenen als ihr wirklicher Führer zeigen, weil nur hierbei alle Menſchen, welche der Schiffsrumpf in ſich birgt, mit Ausnahme der wenigen Badegäſte, zu gemeinſamer Arbeit gleichzeitig auf einem Raum — dem Oberdeck — vereinigt ſind. Hier lernt jeder die Stimme ſeines Führers kennen; jeder muß blitzartig die an ſein Ohr ſchlagenden Befehle ausführen, weil jede Verzögerung eine Gefahr für Leben und Gut in ſich ſchließen kann. Hin und her wogen die Menſchenmaſſen, ächzend und raſſelnd bewegen ſich die ſchweren Raaen und Segel auf und nieder. Wie durch Zauberſchlag belebt ſich die Takelage mit Menſchen und eine Segelfläche von 1800 qm entfaltet ſich vor

unsern staunenden Augen über dem Schiffskörper; nach 5 bis 6 Minuten sind die Segel wieder aufgerollt und verschwunden und die Masten ragen kalt und verödet in die Lüfte. Nahezu 200 verschiedene Taue gehen in dieser kurzen Zeit durch die Hände der Menschen, welche hierhin und dorthin laufen, sich scheinbar ziellos durcheinander tummeln und doch wie das Räderwerk einer Maschine sich in ganz bestimmten Bahnen bewegen. Keiner darf den ihm vorgeschriebenen Weg verlassen, um nicht das Ganze zu stören und hiermit die in der Takelage schwebenden Kameraden in Lebensgefahr zu bringen und die Möglichkeit zu großen Schäden an den Raaen und Segeln zu geben. Die Menschen achten auf die gerufenen Befehle, auf die Pfeife, auf sich und auf ihre Arbeit.

In diesem kraftvollen Exercitium, welches die höchste Anforderung an Mannesmuth, Entschlossenheit, Behendigkeit, Lebensverachtung, Geschmeidigkeit, blinden Gehorsam und vollste Ausnutzung der Körperkräfte stellt, bei welchem die Art der Befehlsertheilung eigentlich allein maßgebend für die Schnelligkeit und Sicherheit der Ausführung ist, ruht das Geheimniß der Mannszucht, der Macht, welche der Vorgesetzte über seine Untergebenen ausübt.

Das Segelmanöver vertritt somit auf dem Schiff den Uebungsmarsch und die Felddienstübung der Landtruppe.

Es ist uns erzählt worden, daß Unglücksfälle bei den Arbeiten und Exercitien in der Takelage zwar seltener als früher, aber doch noch vorkommen, und hier wollen wir uns diejenigen, welche sich während der Reise der „Najade" ereignet haben, zusammenstellen lassen, und zwar in kurzer, nüchterner Form, ohne Beiwerk, das wir uns nach den früheren Schilderungen selbst hinzudenken können.

Während des Exercirens kommt von vorn der Ruf: „Mann über Bord!" Der Erste Offizier gibt die Befehle, um das Schiff zu wenden, damit es zum Stillstand gebracht wird und das Rettungsboot zu Wasser gelassen werden kann; doch ehe sie ausgeführt werden, kommt ein neuer Ruf: „Halt! der Mann hängt an der Großmarsbulin." Es wird sofort befohlen, alle Enden belegt zu lassen, und der Commandant eilt vor den Großmast, um die Lage prüfen und danach seine Entscheidung treffen zu können. Der mit wunderbarer Geistesgegenwart begabte, kräftige Matrose hat bei seinem Fall von der Großmarsraa die Bulin mit beiden Händen gefaßt, pendelt nun unter den Schlingerbewegungen des Schiffs hin und her und läßt, ehe der Commandant ihm etwas zurufen kann, bei einem etwas heftigern

Digitized by Google

Ueberholen des Schiffs nach der Luvseite hin, die Bulin los, sodaß er frei von dem Schiff in das Wasser schießt. Dies war für den guten Schwimmer das beste Rettungsmittel. Der Erste Offizier sieht den Mann fallen und sieht die Armbewegung des Commandanten; das Schiff dreht nun in den Wind und kommt zum Stillstand, das Boot rauscht ins Wasser hinunter und nach zwei Minuten ist der Mann, ohne Schaden genommen zu haben, geborgen. Das Boot legt am Lee-Fallreep an, und eigenthümlich wirkt es hier, wie immer bei solcher Gelegenheit wieder, wenn der durchnäßte Mann ohne Kopfbedeckung, welche stets verloren ist, durch das Fallreep das Schiff betritt und in triefender Kleidung stramm auf die Commandobrücke zuschreitet, um sich bei dem Commandanten und Ersten Offizier „An Bord zurück" zu melden. Er wird in das Lazareth geschickt, um von dem Arzt untersucht zu werden, das Boot wird wieder geheißt, das Schiff nimmt seinen Curs von neuem auf und das Exercitium geht weiter, während dessen der Arzt Meldung über die beendete Untersuchung erstattet.

Ein Mann fällt von der Großraa herunter, bleibt mit seiner Bluse an einem in den Großmast geschlagenen Haken hängen, wird leblos abgehoben, war aber nur von der plötzlichen Erschütterung ohnmächtig geworden.

Ein anderer fällt an der Leeseite von der Bramraa nach hinten ab, bekommt aber mit beiden Händen ein direkt bis auf das Deck leitendes Tau zu fassen. Er kann indeß hiermit den Fall nicht ganz hemmen, sondern ihn nur so weit verzögern, daß er, wenn auch unsanft, doch ohne Knochenbrüche auf dem Deck ankommt. Die Haut in seinen Händen ist allerdings bis auf das rohe Fleisch weggebrannt.

Wieder ein anderer fällt von der Vormarsraa auf die gebauschte Fock, rutscht auf dieser herunter, kommt sitzend auf das Deck, steht auf, reibt sich mit etwas verzerrtem Gesicht seine Rückseite und entert wieder nach oben.

Dem Ersten Offizier fällt ein $1\frac{1}{4}$ kg schwerer kleiner Gegenstand auf den Kopf, der Arzt stellt einen Schädelbruch fest, und der Navigationsoffizier übernimmt die Stelle des abtretenden Offiziers und versieht dessen Dienst auch in der Folge, bis jener nach drei Wochen wieder als geheilt zum Dienst erscheint.

Ein Matrose kommt mit der Hand in den Block einer Talje und verliert zwei Finger.

Die Raagasten, welche die Reefe aus den Marssegeln gesteckt haben,

Digitized by Google

entern nieder. Schon im Unterwant angekommen, fällt einer, welcher sich jedenfalls auf seine Füße anstatt auf die Hände verlassen hat, hintenüber und stürzt auf das Deck neben dort stehende Mannschaften. Zwei Matrosen heben ihn gleich auf und bringen ihn in das Lazareth, ein Unteroffizier streut Sand über die Blutlache und läßt die Stelle dann schnell reinigen, das Manöver nimmt ohne Unterbrechung seinen Fortgang. Der Oberarzt kommt an Deck und meldet, daß der Mann, welcher einen Schädelbruch und wahrscheinlich auch noch innere Verletzungen erlitten hat, bereits und jedenfalls gleich nach dem Fall verstorben ist. Das Manöver geht weiter und die Mannschaft erfährt erst nach demselben den Tod ihres Kameraden.

Die Leiche wird am Abend in die Batterie hinter einen Segeltuchvorhang gebracht und den Backskameraden übergeben, welche während der Nacht bei Laternenschein die Todtenwache halten.

Am nächsten Vormittag werden die Vorbereitungen zu der Bestattung in dem weiten Seemannsgrab getroffen. Die Leiche wird in knapp anliegendes, starkes Segeltuch eingenäht, und zu ihren Füßen werden schwere Ballasteisen befestigt, damit sie nicht zur Meeresoberfläche zurückkehren kann. Dann wird sie mit Tauen so auf ein schmales Brett geschnürt, daß mit einem kurzen Ruck an einer Schleife sich die Umschnürung löst. Eine übergedeckte Kriegsflagge verhüllt das Ganze.

Die Stille eines Trauerhauses herrscht im Schiff, welches im Sonntagskleid seine Furchen durch den Ocean zieht, die Flagge an der Gaffel ist halbstocks geheißt. Alle Mann werden auf das Achterdeck befohlen; die Leiche wird von den in ihren Paradeanzug gekleideten Backskameraden an Deck gebracht und so bei dem Lee-Fallreep aufgestellt, daß das Fußende sich innerhalb des geöffneten Fallreeps befindet. Ein Choral wird gespielt und gesungen, der Erste Offizier hält die Trauerandacht ab, ein letztes stilles Gebet für den verstorbenen Kameraden folgt, dann gibt der Commandant einen Wink, auf welchen hin alle Blicke sich nach dem Fallreep richten. Der Bootsmann pfeift die Seite, um dem Todten die letzte Ehre zu geben, das Kopfende des Bretts wird etwas in die Höhe gehoben und gleichzeitig die Umschnürung gelöst, die Flagge über der Leiche fällt schnell zusammen und ein dumpfer Fall sagt uns, daß unser Kamerad in den Fluten ruht, wo die hastigen Wellen schnell die Kreise verwischen, welche sich über ihm bilden wollen. Die Flagge an der Gaffel wird wieder geheißt und ein Brief an die Hinterbliebenen mit der Angabe von Länge

Digitized by Google

und Breite des Beſtattungsortes, wo ihr Heimgegangener ſein Grab gefunden hat, iſt das Letzte, was den in ſeinem Beruf Gefallenen mit dem Schiff noch verband.

Die Kreuzfahrt hat ihr Ende erreicht. An einem Morgen ſichten wir das Land nördlich des Rio de la Plata bei Cap Sta. Maria, wo die Lootſen für den La Plata-Strom kreuzen. Die vielen Untiefen in dem innern Fahrwaſſer, namentlich aber die dort herrſchenden unregelmäßigen Strömungen und die die Segelſchiffahrt auch behindernden veränderlichen Winde machen es nothwendig, einen Lootſen zu nehmen. Die früher häufig vorgekommenen Schiffbrüche, welche das, wegen ſeiner natürlichen Hinderniſſe ſchon ſchwierige Fahrwaſſer durch die geſunkenen Schiffe noch verwickelter machen, haben auch dazu geführt, daß die Regierung von Uruguay für alle Schiffe den Lootſenzwang eingeführt hat.

Sobald wir einen ſolchen an Bord haben, welcher für ſeine Dienſte der Taxe gemäß 720 Mark fordert, ſetzen wir unſern Curs wieder ſüdlich und kommen bald in das Gebiet, wo Bojen (korb- oder tonnenartige, ſchwimmende Seezeichen) den Eingang in den großen Strom, oder wol beſſer geſagt, in die Meeresbucht, welche den Namen eines Fluſſes führt, bezeichnen.

Der Rio de la Plata, welcher ſeinen Namen nicht ſilberſchimmernden Fluten, ſondern dem Umſtand verdankt, daß 1520 der ſpaniſche Seefahrer Sebaſtian Cabot bei überwältigten Indianerhorden große Silberſchätze fand, hat eine Länge von nur 160 Seemeilen und iſt dabei an ſeiner Quelle, welche durch die Vereinigung der Flüſſe Parana und Uruguay gebildet wird, gleich 20, in der Mitte ſeines Laufes 40, bei Montevideo ſchon 60 und an ſeiner ſogenannten Mündung gar 120 Seemeilen breit. In der oberen Hälfte ſeines Laufs iſt das Waſſer noch ſüß, dann wird es brack und bei Montevideo iſt es ſchon vollſtändig ſalzig. Auch die Strömung erinnert in dem größten Theil des Waſſerbeckens nicht an die eines Fluſſes; es machen ſich, wenn wir den oberſten Theil bei Buenos Aires ausnehmen, nicht einmal die Gezeitenſtrömungen regelmäßig bemerkbar, welche nur bei ganz windſtillem Wetter einen geregelten Lauf einhalten, ſonſt aber wie im offenen Meer von den durch den Wind erzeugten Strömungen verdrängt werden.

Die Fahrt nach Montevideo bietet keine landſchaftlichen Schönheiten. Zu unſerer Rechten ſehen wir eine weite, gelbbraun ſchimmernde Ebene mit einem etwas weiter im Land liegenden niedrigen Höhenzug,

Digitized by Google

welcher annähernd parallel mit der Küste läuft; zu unserer Linken eine weite, schmutzig gefärbte Wasserfläche.

Im Lauf des Nachmittags langen wir vor der Stadt an, deren Hafen ihre größte Eigenthümlichkeit für den Seefahrer ist, weil hier der Meeresboden aus einer sehr tiefen und weichen Schlammschicht besteht, welche gestattet, daß die Schiffe sich einen Ankerplatz wählen können, wo sie mit ihrem Kiel in dem Schlamm liegen. Hierin ruht der Vortheil, daß die Schiffe bei den nicht seltenen Pamperos und andern, urplötzlich auftretenden Stürmen neben ihrem Anker auch in diesem Schlammbett einen Halt finden und so die Kraft auf Anker und Kette wesentlich verringert wird. Diese Stürme setzen oft so plötzlich ein, daß es nichts Außergewöhnliches ist, wenn ein Boot, welches bei schönem Wetter zum Land fährt, auf seinem Rückweg schon so viel Wind und so hohe See findet, daß es Schutz suchend zum Land zurückkehren muß.

Bei unserer Annäherung an die Stadt, welche amphitheatralisch am Fuß des 140 m hohen Cerro (Cerro, deutsch: Hügel) liegt, erscheint uns als das Auffallendste der ausgedehnte Mastenwald, welcher sich vor ihr ausbreitet und deutlicher als alles andere sagt, welche Bedeutung Montevideo als Handelsplatz hat; wir sehen auch, welche Wichtigkeit die fremden Staaten einer dauernden Vertretung am hiesigen Platz beilegen, denn bald entdecken wir unter den vielen Schiffen mehrere Kriegsschiffe mit den Flaggen Englands, Italiens, Nordamerikas und Spaniens. England hat hier wol nur kaufmännische Interessen zu vertreten, Nordamerika kaufmännische und politische, Spanien vorzugsweise wol politische und Italien ist wegen der hohen Einwanderungszahl italienischer Arbeiter interessirt.

Wir sind gleich auf dem Ankerplatz und die Besatzung steht klar zum Ankern. Neben den Personen, deren Standort wir schon kennen, sehen wir den Offizier des Fockmasts auf dem Vordeck und sehen dort auch den Bootsmann, wie er mit dem Ankerschlüssel bereit steht, auf diejenige Seite zu gehen, deren Anker fallen soll. Die Mannschaften der Fockmastdivision haben die betreffenden Enden in den Händen, um die Backspieren auszuschwingen, und diejenigen der Großmastdivision sind fertig, die Fallreepstreppen auf einen Wink ihres Offiziers anzubringen und zum Gebrauch herzurichten. Die Kuttergasten stehen bei ihren Booten, die Bootssteuerer und je vier Mann sind in denselben, die andern haben die Enden der Kuttertaljen in der Hand, um die Boote in das Wasser zu lassen.

Digitized by Google

„Klar beim Backbord-Anker, 60 m Kette!“ ist das erste Commando. Der Bootsmann steckt den Schlüssel in das Hebelwerk des betreffenden Ankers ein und der Bootsmannsmaat am Großmast wiederholt den Befehl in die untern Räume des Schiffs.

„Aus der Kette!“ ist der nächste Befehl, welcher auch nach unten hin wiederholt wird, damit die bei der Kette beschäftigten Menschen noch einmal gewarnt werden, sich vor Verletzungen zu hüten.

Auf den Ruf: „Fallen Anker!“ fällt derselbe, und gleichzeitig, wie durch einen einzigen Hebel gelöst, schwingen die Backspieren aus, die Fallreepstreppen kommen in die richtige Lage und die beiden Kutter senken sich so gleichmäßig auf das Wasser hinunter, daß sie in demselben Augenblick in dasselbe eintauchen. Wie hingezaubert stehen die Posten auf der Back und an den beiden Fallreeps mit dem Gewehr über der Schulter. Die Kutter rudern an die Backspieren, jeder an die seiner Seite, werden dort befestigt und die Bootsgasten kommen mit Ausnahme je eines Mannes, welcher als Posten in dem Boot bleibt, über die Backspier auf das Schiff zurück. Das Schiffsruder wird mitschiffs gelegt und die Räder werden in dieser Lage festgebunden; auch die Rosen der Steuerkompasse werden festgestellt, damit die Nadeln, auf welchen das Hütchen ruht, nicht unnöthigerweise stumpf geschliffen werden. Matrosen entern auf und klettern an den Masten in die Höhe, um die während des Dampfens als Schutz gegen den Kohlenrauch über die Masten und Segel gezogenen Rauchbezüge abzunehmen. Der Steuermann hängt die Tafel mit den Angaben über den Sonnenuntergang auf; ein Beauftragter des Ersten Offiziers diejenige über die Bootsroutine, nachdem eine Abschrift derselben dem Commandanten in die Kajüte gelegt worden ist; der Last-Unteroffizier befestigt unter der Brücke die Wachtafel für den Hafendienst. Der Steuermann stellt die Wachuhr auf mittlere Zeit.

Fünf Minuten nach dem Commando „Fallen Anker“ sind die Arbeiten auf dem Oberdeck beendigt und nach weitern fünf Minuten auch die an der Kette. Nun wird befohlen: „Klar Deck!“ und „Pfeif ab!“ und das Schiff liegt so ruhig und so fertig vor seinem Anker, als ob es schon seit Tagen an demselben Platz läge.

In diesem Hafen wollen wir nun auch den Bootsdienst kennen lernen. Was für Boote ein Schiff hat, wissen wir zwar schon von den Cap Verdeschen Inseln her, doch wird es zweckmäßig sein, sie noch einmal aufzuzählen, weil wir sie hier in anderer Verwendung sehen werden.

Digitized by Google

Die größten Boote sind die beiden Barkassen, deren jede eine Tragfähigkeit von 14 Tonnen oder 14000 kg hat. Sie finden Verwendung: als Lastboote, zur Beförderung größerer Massen Beurlaubter, bei Vermessung von Meerestheilen, zu Segelübungen und weitern Dienst- und Vergnügungsausflügen.

Die Ruderpinasse mit einer Tragfähigkeit von 8 Tonnen wird in ähnlicher Weise wie die Barkassen und namentlich dann verwandt, wenn ihre Größe zu dem beabsichtigten Zweck ausreicht; sie ist gewöhnlich das beste Seeboot des Schiffs, ist derber und schwerer als die Kutter und doch nicht so schwerfällig wie die Barkassen.

Die Dampfpinasse dient zur Herstellung der Verbindung mit dem Land, wenn die Strecke zum Rudern zu weit ist, und zum Schleppen von schwer beladenen Booten. Heutigentags sieht man sie allerdings auf den vielen Kriegsschiffen in fast stetem Gebrauch; es ist dies sehr zu bedauern, weil damit die immer weiter vorschreitende Verweichlichung der Menschen gefördert wird.

Die beiden Kutter, leicht gebaut und von je 4 Tonnen Tragfähigkeit, welche in See als Rettungsboote dienen, stellen im Hafen die eigentliche dauernde Verbindung mit dem Land und andern Schiffen her.

Die beiden kleinen Jollen, welche gelegentlich auch nach dem Land hin und für den Verkehr mit andern Schiffen benutzt werden, dienen im allgemeinen als Arbeitsboote an dem Schiff und zur Verwendung an flachen Küsten, um die Verbindung zwischen dem Land und den tiefer gehenden großen Booten herzustellen.

Die lange, schmale Gig ist das Boot des Commandanten und dient allein dessen persönlichen dienstlichen und privaten Zwecken.

Jedes Boot hat seine feste Besatzung und jeder Mann seinen bestimmten Platz in demselben. Die Besatzungen der Gig und der beiden Kutter sind im Hafen von allem sonstigen Schiffsdienst befreit.

Die Boote, welche in doppelter Zahl vorhanden sind, führen zu dem Bootsnamen noch eine Nummer und diejenigen, welche auf dem Schiff an Steuerbordseite geheißt sind oder stehen, werden Erste, die der Backbordseite Zweite genannt, also: Erste Barkaß, Erster Kutter; Zweite Barkaß, Zweiter Kutter. Die „Ersten" haben eine Besatzung von Leuten der Steuerbordwache, die „Zweiten" eine solche der Backbordwache.

Die vielseitige Verwendung der Kutter und die besondern Dienstobliegenheiten ihrer Gasten beanspruchen unser besonderes Interesse,

Digitized by Google

welches noch wächſt, wenn wir erfahren, daß der Seeoffizier nach der Reinlichkeit des Boots, nach ſeiner innern Ordnung, nach der Gleichmäßigkeit ſeines Ruderſchlags und der Pünktlichkeit ſeiner Bewegungen zwiſchen Schiff und Land, ſowie nach der Haltung und dem Auftreten der Bootsgaſten am Land ſicher den Grad der Ordnung beurtheilen kann, die auf dem Schiff herrſcht, zu welchem das betreffende Boot gehört.

Die Kutter, welche alſo im Hafen und zwar abwechſelnd Tag um Tag für jedesmal 24 Stunden nach der Bootsroutine die Verbindung mit dem Land unterhalten, fahren meiſt täglich 9 mal.

Morgens gleich nach der Reveille, bei größern Entfernungen ſchon vorher, fährt das Boot die Köche und Aufwärter der Meſſen an Land und kehrt danach gleich zurück, weil es die Mannszucht untergräbt, wenn die Bootsgaſten beſchäftigungslos am Land herumlungern und es erfahrungsmäßig auch kaum durchzuführen iſt, daß der Bootsſteurer die Leute zuſammenhält, welchen von Lieferanten ſchon am frühen Morgen Spirituoſen angeboten werden. Die Bootsgaſten frühſtücken an Bord und das Boot fährt dann wieder ſo rechtzeitig an Land, daß es zwiſchen 7 und $7^1/_2$ Uhr mit den Meſſedienern und dem friſchen Tagesproviant für die Mannſchaft zum Schiff zurückgekehrt ſein kann. Manchmal findet man es allerdings noch, daß die Schiffe zu dieſem Zweck eine kleine Jolle an Land ſchicken, welche dann, weil das Boot etwa nur halb ſo ſchnell als ein Kutter fährt, dort liegen bleiben muß. Dies findet man dort, wo Commandant oder Erſter Offizier die Kuttergaſten zum Reinſchiff an Bord behalten wollen und wo man fürchtet, das Boot durch ſolche Verwendung zu beſchmutzen. Die Folge iſt dann, daß das rohe Fleiſch und das Brot in der Jolle unter den Füßen der Menſchen liegen müſſen und dieſe dann auch noch zu allgemeinem Skandal oben auf den Proviantartikeln ſitzend über den Hafen fahren, während die Kuttergaſten im andern Fall ſchon dafür ſorgen, daß die Proviantartikel fein ſäuberlich in reine Preſennings eingepackt werden, damit ihr Boot nicht beſchmutzt wird. Die Dampfpinaſſe zu dieſem Zweck benutzen zu wollen, wäre auch falſch, da in dieſer kaum mehr Platz als in der Jolle iſt und der recht empfindliche Dampfkeſſel des Boots durch übermäßigen Gebrauch bald unzuverläſſig wird.

Nach der Vormittagsmuſterung, um $9^1/_2$ Uhr, fährt ein Boot mit der Briefordonnanz, den ſonſt dienſtlich an Land geſchickten Leuten und den etwa beurlaubten Offizieren; es kehrt gleich zum Schiff zurück.

Je nach der Größe der Entfernung vom Land fährt es um 11 Uhr oder etwas später dahin, sodaß es pünktlich um 11½ Uhr von dort wieder absetzen kann.

Nachmittags 2 und abends 7 Uhr fährt es wie vormittags 9½ Uhr; nachmittags 5 und abends 8½ Uhr wie vormittags 11 Uhr, um 5½ bezw. 9 Uhr vom Land abstoßend. Das letzte Boot setzt, je nach den örtlichen Verhältnissen, abends um 10 oder 11 Uhr vom Land ab.

Der Bootsdienst ist so geregelt, daß die Kuttergasten des wachehabenden Boots zu jeder Secunde so bereit sein müssen, daß das Boot, wenn in der Zeit von morgens 5½ bis abends 10½ Uhr „Kutter klar" gepfiffen wird, nach Verlauf einer Minute am Fallreep zum Fahren bereit liegt. Soll aber bei augenblicklicher Abwesenheit des wachehabenden Kutters derjenige der Freiwache aus irgendeinem Grund fahren, dann wird zu dem Pfiff seine Nummer vorgesetzt, also: „Erster bezw. Zweiter Kutter klar", und er muß dann auf einem Schiff, wo geordnete Verhältnisse herrschen, nach zwei Minuten am Fallreep bereit liegen. Das Boot der Freiwache soll in dieser Weise aber nur gerufen werden, wenn Menschenleben außerhalb des Schiffs in Gefahr sind, und die Bootsgasten müssen wissen, daß sie nur in solchem Fall so gerufen werden, weil man sonst diese Schnelligkeit der Bereitmachung nicht erreichen kann, da es nicht zu verlangen ist, daß die Leute ohne zwingenden Grund ihre Sachen, mit welchen sie sich gerade beschäftigen, im Stich lassen. Liegt indeß keine Gefahr vor, dann soll vorher der Ruf „Kuttergasten der Freiwache sich klar machen zum Fahren" erfolgen und fünf Minuten später erst der Ruf „N-ter Kutter klar".

Diese Verhältnisse bedingen auch, daß die Kuttergasten weder eine Station am Geschütz, noch in der Takelage haben, noch zum Postendienst herangezogen werden können, weil sie sonst im Hafen bei den Exercitien fehlen würden und es in See vorkommen könnte, daß sie in der Takelage beschäftigt wären, wenn ein Mann über Bord fallen sollte, sie daher nicht schnell genug oder überhaupt nicht in das Rettungsboot gelangen könnten. Sie bilden daher im Gefecht die Scharfschützen, thun in See nur an Deck Dienst, werden hier des nachts als Ausguckposten an den Fallreeps, von wo sie im Bedarfsfall ohne weiteres abtreten, und zum Loggen verwandt. Aehnlich ist es mit den Giggasten, welche aber, da ihr Boot auf See nicht gebraucht wird, hier als Rudergänger Verwendung finden.

Digitized by Google

Hieraus läßt sich leicht folgern, daß diese Bootsgasten ausgesuchte und zuverlässige Menschen sein müssen, daß der Matrose eine Ehre darin sucht, Gig- oder Kuttergast zu werden, und daß diese sich durch vorzügliche Führung und Haltung bestreben, die ihnen gewordene Ausnahmestellung sich auch zu erhalten. Der weitere Nutzen für das Schiff ist, daß diese Menschen einen Stamm vortrefflicher Matrosen bilden, auf welche das Commando sich unter allen Verhältnissen verlassen kann, die von gar nicht zu unterschätzendem erziehlichem Einfluß auf die übrige Besatzung sind.

Montevideo bietet dem flüchtigen Besucher außer der großen Gastfreundschaft, welche er hier findet, nichts von besonderm Interesse, es sei denn, daß er einen Blick in die großartigen Schlächtereien wirft. Naturschönheiten fehlen ganz, denn nicht einmal die weite, schmutzige graue Wasserfläche kann Anspruch auf Schönheit erheben, und die Stadt mit ihren breiten Straßen, den einstöckigen, unter flachem Dach liegenden Häusern und den verschiedenen öffentlichen Prachtbauten hat nur den Anstrich einer europäischen Großstadt. Auch der Corso, eine mit niedrigen, ziemlich kahlen Bäumen bestandene breite Landstraße wird nur sehenswerth, wenn die Bewohner der Stadt in den verschiedensten Fuhrwerken und zu Pferd hier Erholung suchen und andere Menschen sehen oder sich von diesen besehen lassen wollen. Manch schönes Frauengesicht und kostbare Kleider fallen uns wol auf, aber das ist auch alles.

Unsere Zeit ist nach einem mehrtägigen Aufenthalt hier zu Ende, der Dienst ruft uns nach Santos, wo wir zur Hebung des Ansehens der dort lebenden Deutschen ebenfalls unsere Flagge zeigen sollen.

Digitized by Google

11. Von Montevideo nach Westindien.

Will ein Schiff in See gehen, dann hat es in ähnlicher Weise Vorbereitungen zu treffen, wie wenn es „Klar zum Ankern" macht; in diesem Fall heißt es „das Schiff seeklar machen". Hierzu gehören neben den rein seemännischen Vorbereitungen in der Takelage und neben den Dingen, welche am Land zu erledigen sind, die wir in der Hauptsache schon in Madeira kennen gelernt haben, vornehmlich die folgenden Arbeiten:

Es werden die Masten und Raaen mit Rauchbezügen überzogen, wenn das Schiff den Hafen unter Dampf verlassen soll; die Schönheitsbezüge von den Vor- und Gaffelsegeln abgenommen, welche im Hafen über dieselben gezogen sind; die ausgespannten Sonnen- und Regensegel aufgerollt; die sämmtlichen Seitenfenster im Zwischendeck und in den Kammern geschlossen, bis später, je nach der Höhe des Seegangs, das Oeffnen wieder gestattet wird; die Vierkantmarken auf den Brassen und Topnanten nachgesehen; die Handlothe bereit gemacht; die Rettungsbojen geprüft; die Backspieren beigeklappt, die Fallreepstreppen beseitigt und die etwa noch schwimmenden Boote geheißt; die Kompaßrosen auf die magnetische Kraft der Nadeln geprüft und die Ruderräder hin- und hergedreht, um festzustellen, daß auch hier alles in Ordnung ist; die Geschütze seefest gezurrt.

Es wird der Tiefgang des Schiffs hinten und vorn für das Logbuch notirt, die Ankerkette um das Gangspill gelegt und in dieses werden die Spillhaken (Hebelbäume) kranzförmig gesteckt und mit einem Tau umschnürt. Vorn am Bug sehen wir die Vorbereitungen treffen, um den Anker, welcher mit dem Spill nur bis zur Klüse gehoben werden kann, von dort auf seinen See-Lagerplatz bringen zu können; auch sehen wir hier, wie eine kräftige Spritze in Bereitschaft gesetzt und deren Mundstück vorn über die Reling gelegt wird, um während des Einhievens der Kette den an ihr klebenden Meerbodenschlamm mit

Digitized by Google

reinem Waſſer abzuſpritzen und ſo den Schmutz aus dem Schiff zu halten. Der Steuermann ſtellt die Wachuhr auf wahre Zeit.

Mit dem Ruf: „Alle Mann auf, Anker lichten", eilen die Mannſchaften auf den ihnen nach der Ankerlichtrolle angewieſenen Platz.

Dieſelben Leute, welche zum Ankern bei der Kette und den Stoppern ſind, haben auch jetzt ihre Station hier, ein kleiner Theil, welcher ſpäter das Ankergeſchirr (die ſchweren Taljen, um den Anker ganz in die Höhe zu heben) bedient und einige Leute für den Spritzenſchlauch ſind vorn auf der Back; das Ruder und die Handlothe werden bemannt und alle Uebrigen treten an die Spillſpaken.

Das Schiff hat, obgleich nur auf 6 m Waſſertiefe liegend, 60 m Kette anſtatt 20 aus, als Sicherung gegen die häufigen Böen auf der Rhede von Montevideo; die große Maſſe der Kette liegt bei dem leichten Wind, welchen wir zur Zeit haben, daher tief in den Schlamm eingebettet. So kann das Einhieven nur langſam vor ſich gehen, damit das Abſpritzen der Kette auch wirklich erfolgreich den Schlamm beſeitigt; und ſobald das Schiff erſt dicht vor dem Anker ankommt, verlangſamt ſich das Einhieven von ſelbſt, weil der ſchwere Anker ſo tief in den weichen Grund eingeſunken iſt, daß ein flottes Lichten deſſelben zur Unmöglichkeit wird. Die Menſchen drücken an den Spaken, daß dieſelben zu brechen drohen, ohne daß das Spill ſich dreht, und man muß einige Minuten warten, bis der Anker von der bis zum Zerreißen ſtraffgeſpannten Kette etwas aus ſeinem Bett herausgeſaugt iſt, wie man wol ſagen kann. Danach erſt wird es möglich, die Kette um einige Glieder weiter einzuhieven, worauf man wieder warten muß.

Die Lothgaſten, welche die Lothe auf den Grund gelaſſen haben, und die ſtraffe Leine in der Hand halten, merken es zuerſt, wenn der Anker unten losgebrochen iſt, und melden dies ſofort mit dem Ruf: „Schiff treibt!" Die Maſchine wird mit langſamem Gang in Bewegung geſetzt. Der Anker hängt vor der Klüſe, die Maſchine kann ſchneller gehen. Jetzt wird zuerſt das Katt-Takel in den Ankerring gehakt und der Anker mit dieſer Talje zu dem Kranbalken hin geheißt, danach wird das Fiſchtakel über einen Ankerpflug gelegt und mit demſelben das untere Ende des Ankers in die Höhe geholt, ſodaß dieſer nunmehr in wagrechter Lage an dem Schiff befeſtigt werden kann. Dieſe Arbeit nennt man „den Anker aufſetzen". Sobald der Anker gekattet iſt, befindet er ſich ſchon ganz außerhalb des Waſſers und die Maſchine kann von dieſem Augenblick an mit „Voll Dampf" gehen.

Wir steuern auf hohes, von grauem Duft umhülltes Land zu. Dunkler gefärbte Umrisse steigen vor jenem über den Horizont und helfen das Bild schaffen, welches uns den Eingang zu dem Hafen von Santos zeigt.

In größerer Nähe der Küste erhalten wir einen besseren Ueberblick über das Vorland und sehen, daß es vornehmlich aus einer weiten, niedrig gelegenen Ebene besteht, die von einigen 200 m nicht übersteigenden Höhenzügen durchschnitten wird. Wir dampfen in eine Meeresbucht von ungefähr $3^1/_2$ Seemeilen Tiefe und Breite und finden hier zu unserer Rechten hinter einer kleinen, 300 m hohen Landzunge einen kanalartigen Meeresarm. In einer Breite zwischen 200 und 400 m führt er zu der an der Nordseite der Insel Engua Guaçu gelegenen Stadt Santos und von da ab, sich verbreiternd, weiter in das Innere. Von dem Eingang zu diesem Kanal, welcher auf beiden Seiten mit einem kleinen Fort befestigt ist, sind es noch 5 Seemeilen bis zur Stadt.

Die Schiffahrt in solchem flußartigen Wasser hat für den Seemann einen besonderen Reiz, er weiß sich mit dem Einbiegen in den Kanal auf einmal ganz unvermittelt vor allen Gefahren, sowol vor denen des Winds als auch denen der See gesichert; er athmet erleichtert auf und die Offiziere fühlen die sie unbewußt drückende Last der Verantwortung plötzlich von sich genommen. Diese Vorzüge erstrecken sich natürlich auch auf den selten sichern Hafen, wo der Commandant des Schiffs wirklich unbesorgt ruhig schlafen kann, und wenn die Stadt den Offizieren auch keine großen Genüsse wird bieten können, so dürfen sie doch darauf rechnen, hier, wo keine militärischen Behörden am Land sind und keine fremden Kriegsschiffe liegen, einmal, frei von der Etikette nach außen hin, sich selbst gehören zu können. Auch können sie in einem bequemern Anzug an Land gehen und sind auch nicht an die Bootsroutine gebunden, weil wegen der geringen Entfernung des Ankerplatzes von dem Land eine Jolle als Fährboot eingerichtet ist, die von morgens 8 bis abends 11 Uhr nach Bedarf hin- und herfährt.

Die gut gebaute Stadt liegt ungesund in einer vielfach mit Buschwerk bestandenen Ebene, welche bei den häufigen schweren Regengüssen oft ganz unter Wasser gesetzt wird. Im Südwesten, 450 m von den letzten Häusern entfernt, zieht sich in nordwestlich-südöstlicher Richtung ein niedriger (150 m) Höhenzug entlang. Die schnell wachsende Stadt hatte 1882 15000 Einwohner; ihre Wichtigkeit als einziger Handels-,

Digitized by Google

Ein- und Ausfuhrhafen für die Provinz São Paulo ist daraus zu erkennen, daß die Ausfuhr im Jahre 1879 einen Werth von 50000000 Mark darstellte, von welchen $^9/_{10}$ auf Kaffee entfielen. Als eine Eigenthümlichkeit fällt uns auf, daß man hier die Gesundheitsbehörde für überflüssig hält und die Schiffe nicht nach ihrem Paß gefragt werden. Die mancherlei Unannehmlichkeiten, welche der Seefahrer in Santos zu ertragen hat, werden wir später kennen lernen.

Das Erste, was mit dem Schiff nach dem Ankern in diesem durchaus sichern Hafen vorgenommen wird, ist, daß die trockenen Segel zu ihrer Schonung abgeschlagen und in der Segelkammer verstaut werden, weil sie bei lang anhaltenden Regengüssen in dem festgemachten Zustand leicht verstocken und leiden können.

Am nächsten Tag werden die Vorbereitungen getroffen, um die ganze Takelage zu überholen, d. h. gründlich nachzusehen und das stehende Gut nachzusetzen. Gleichzeitig sollen dann auch alle Lasten ausgepackt, gereinigt und frisch angestrichen, sowie die Ankerketten auf ihrer ganzen Länge nachgesehen und geprüft werden, weil die Zeit für diese Arbeiten gekommen ist und in diesem Hafen bei der herrschenden Hitze der Exercirdienst doch nur Quälerei sein würde. Bei der Gelegenheit wird es auch möglich werden, einige Hundert Ratten todtzuschlagen und so dieser überhandnehmenden Plage etwas zu steuern, denn wenn die Katze auch pflichteifrigst jede Nacht einige tödtet, so kann sie dem Ungeziefer doch nicht in seinen Schlupfwinkeln beikommen.

Wir wollen uns nun zwar nicht in die Einzelheiten des Nachsetzens des stehenden Guts, was „das Schiff stagen" genannt wird, vertiefen, aber doch dieses Gut selbst und seinen Zweck kennen lernen.

Es soll die Masten, sowie die Mars- und Bramstängen, welche ja die Verlängerung der Untermasten bilden, so fest mit dem Schiff verbinden und sie so stützen, daß sie den Segeldruck, welchen das Schiff verträgt, auch aushalten können. Hierzu sind dreierlei Stützen nothwendig: nach den Seiten, nach vorn und nach hinten.[1]

Die seitliche Stütze wird durch die Anbringung der Wanttaue gewonnen, welche durch die Webeleinen (dünne Taue) in der Art der Leitersprossen miteinander verbunden werden und dann als Ganzes den Namen „Want", „die Wanten" (eigentlich Wand) führen. Wir haben Unterwanten mit je neun Wanttauen am Fock- und Großmast,

[1] Siehe auch Seite 7 und 8.

Digitized by Google

je ſieben am Kreuzmaſt, Stängewanten mit je 5 bezw. 4 und Bramſtängewanten mit je 2 Wanttauen; bei den letztern ſind die Taue aber nicht mehr durch Webeleinen miteinander verbunden, weil hier oben ein ſchnelles Entern nicht mehr nothwendig iſt und die Matroſen ſich durch Klettern helfen oder aber die hinter der Bramſtänge befeſtigte Jakobsleiter benutzen können.

Die nach hinten geleiteten Taue, welche den Maſt nach vorn ſtützen, heißen Pardunen; ſie führen dieſen Namen indeß nur bei der Stänge und der Bramſtänge, weil ſie bei den Untermaſten einen Theil der Wanten bilden, was bei den oberen Hölzern aber nicht angängig iſt, da hier die Wanten ihren Stützpunkt an dem Mars bezw. an der Bramſaling finden, wogegen die Pardunen unten am Schiffskörper befeſtigt ſein müſſen, weil ſie nur ſo den Stängen den erforderlichen Halt geben können.

Jede Stänge hat an jeder Seite 2 Pardunentaue.

Die Stütze nach hinten wird den Maſten und Stängen durch die Stage gegeben, welche in der Mittſchiffs-(Kiel-)linie nach vorn geleitet ſind. Diejenigen der Untermaſten werden auf dem Deck, die der Stängen an dem vor ihnen gelegenen Maſt bezw. dem Bugſpriet befeſtigt und ihre ganze Anlage bringt es mit ſich, daß ſie nur in höchſtens je zwei Tauen beſtehen können, ſowol um die Möglichkeit zu haben, die Raaen genügend ſcharf anbraſſen zu können, wie auch wegen des großen Gewichts, welches dieſe Taue in Folge ihrer nicht zu umgehenden Länge haben.

Das Bugſpriet iſt ebenſo nach den Seiten geſtützt; die Takelung iſt aber ſo verwickelt, daß wir hier von einem nähern Eingehen auf dieſelbe abſehen müſſen.

Alle Taue, welche zur ſtehenden Takelage gehören, ſind ſo ſtark und ſtets ſo befeſtigt, daß ſie im gewöhnlichen Lauf der Dinge nicht bedient zu werden brauchen, daher ebenſo gut aus feſt mit dem Schiff und den Maſtenhölzern verbundenen Stangen beſtehen könnten, und hiervon ſtammt ihr Name. Immerhin ſind ſie aber auch dem Recken durch lang andauernden Zug der Segel, ſowie dem Dehnen und Zuſammenziehen bei Wärme und Kälte unterworfen, und ſo kommt es, daß man auch das ſtehende Gut von Zeit zu Zeit nachſetzen muß.

Das Stagen bedingt, daß der Exercirdienſt ruhen muß, und da doch nicht alle Leute dabei Beſchäftigung finden, ſo wird das Ausräumen der Laſten damit verbunden, zur großen Freude der Offiziere, welche einmal eine lange Reihe von Feiertagen vor ſich ſehen. Viel

Genuß haben ſie zwar nicht davon, da die Stadt wenig Anziehungskraft und zur Zeit eigentlich nur eine, allerdings reizende zierliche Sehenswürdigkeit beſitzt; es iſt dies ein kleiner edelſteinſchimmernder Kolibri, welcher auf einem öffentlichen Platz in die Krone eines blühenden Roſenſtocks ſein Neſtchen gebaut hat und unbekümmert um die Menſchen ſeine winzigen Eier bebrütet. Eine recht erfriſchende Abwechſelung finden wir immerhin, wenn die Schiffsboote gelegentlich zum Waſſerholen fahren und wir dieſe Gelegenheit zu einem Ausflug in den Urwald benutzen. Santos hat nämlich kein Trinkwaſſer, und ſo muß man daſſelbe von weit her aus einem kleinen Fluß holen, welcher ſich aus dem Urwald auf dem Feſtland in einen der die Inſeln umſpülenden ſchmalen Meeresarm ergießt.

Der Weg bis dahin beträgt ungefähr 6 Seemeilen und iſt wegen der vielen Kanäle ſo ſchwer zu finden, daß man einen Lootſen mitnehmen muß. Die Dampfpinaſſe ſchleppt einen Kutter und in der erſtern ſitzen unter Sonnenſegeln die dienſtfreien Offiziere mit den unvermeidlichen und doch ſo überflüſſigen Jagdflinten, um Krokodile, Pelikane, Affen, Reiher oder Papageien zu ſchießen. Ein beſonders eifriger Jäger denkt vielleicht auch an einen Puma, einen Tapir oder doch wenigſtens an ein Faulthier, hütet ſich aber, dieſer hochfliegenden Hoffnung Worte zu leihen. In dem Kutter befinden ſich neben den Bootsgaſten noch einige Burſchen der Offiziere, welche ſpäter den mitgenommenen Mundvorrath an Land tragen und bei der Zubereitung des Frühſtücks helfen ſollen, da die Partie den größten Theil des Tages beanſpruchen wird.

Nach Verlauf einer Stunde kommen wir endlich aus dem niedrigen Inſelland heraus und ſehen vor uns die von üppigſtem Laub bedeckte Küſte, an welcher wir noch eine halbe Stunde entlang fahren und dann in den ſchmalen, von dem überhängenden Laub der Baumrieſen vollſtändig beſchatteten Flußlauf einbiegen, ohne bisher jagdbares Wild zu Geſicht bekommen zu haben.

Die Dampfpinaſſe muß wegen ihres größern Tiefgangs ſehr bald ſtoppen, doch das Ruderboot kann noch etwas weiter flußaufwärts gelangen, und die Paſſagiere ſteigen, weil ſich noch kein gangbarer Weg zeigt, in dies über. Dort, wo der Kutter ſchließlich am weitern Vordringen gehindert wird, ſtößt denn auch ein ſchmaler Pfad aus dem Wald heraus auf den Fluß und führt ſtromaufwärts zunächſt an deſſen Ufer entlang.

Während der Offizier, welcher ſich im Dienſt befindet und das

Wasserholen zu leiten hat, die hierfür erforderlichen Anordnungen trifft, welche darin bestehen, daß das Druckwerk (kleines Pumpwerk) weiter flußauf bis oberhalb eines kleinen Wasserfalls getragen und von dort durch lange Schläuche mit dem Boot verbunden wird, um aus dem über dem Fall liegenden tiefen Becken wirklich salzfreies Wasser zu erhalten, rüsten wir uns, unter Führung des Lootsen den Weg nach einem Haus einzuschlagen, welches uns von dem Besitzer, einem in Santos lebenden deutschen Herren, freundlichst mit dem Bemerken zur Verfügung gestellt worden ist, daß der Hüter des Hauses auf unser Kommen vorbereitet sei.

Nach der schwülen Hitze, welche wir während der Fahrt zu ertragen hatten, ist uns die frische Waldeskühle doppelt wohlthuend, und in bester Laune schreiten wir, zum Schutz gegen Giftschlangen mit derben Wasserstiefeln beschuht, an dem Ufer des Flüßchens entlang. Hin und wieder führt der Weg um vorspringendes Felsgestein herum für kurze Zeit durch den Wald, und wenn wir dann, aus seinem Dunkel heraustretend, wieder an den nur sanft beschatteten Fluß kommen, dann erfaßt uns jedesmal neues Entzücken an der wahrhaften Wald-Idylle, welche mit bestrickendem Zauber vor uns liegt. Zu einem Laubdach sich schließend, ist das Geäst der an dem Wassersaum stehenden Bäume oben ineinander verwachsen und gestattet nur stellenweise den Sonnenstrahlen einen vollen Durchblick. Zu unsern Füßen eilt das klare Wasser mit leisem Murmeln und Plätschern geschäftig über blinkendes Gestein, und in der Mitte wiegen sich in graziösem, lautlosem Flug, einzeln oder paarweise sich gegenseitig haschend, Schillerfalter (Morpho Neoptolemus) von 15 cm Flügelweite, deren Farbenpracht ganz einzig für das kleine Landschaftsbild, welches sich dem Auge hier darbietet, erschaffen zu sein scheint. Man bleibt wie bezaubert stehen, wenn man in diesem schönen, grünen Laubdom, welcher sich über dem Flüßchen wölbt und dessen Seitenwände von den mit Schlinggewächsen umsponnenen Baumstämmen und Felsstücken, von Pflanzen und Blumen gebildet werden, unvermuthet über dem geschwätzigen Wasser diese azurblauen, schillernden Falter wie sammtweiche Flocken lautlos dahinschweben sieht. Allerdings wollen bald einige Herren einen dieser seltenen Vögel fangen, doch gelingt ihnen dies glücklicherweise nicht, denn es müßte uns die schöne Erinnerung an dies wunderliebliche Bild verkümmern, wenn wir solch einen graziösen, nur zur Freude geschaffenen Segler der Lüfte plötzlich mit verletzten Flügeln todt und bewegungslos vor uns sehen würden.

Der Weg ſchwenkt von dem Fluß ab und nach etwa fünfzig weiteren Schritten treten wir auf eine Lichtung, welche den erſten Anfang einer Plantage bildet und wo in einem neu angelegten, noch etwas kahl ausſehenden Garten auf einer kleinen Anhöhe das luftige Haus liegt, in welchem wir raſten wollen. Das Erſte, was uns im Garten begegnet, iſt eine über den Weg ſich ſchlängelnde, grell leuchtende Korallenſchlange, welche von einem der Unſern gleich mit einem Stockhieb als erſte Beute erlegt wird. Oben im Haus empfängt uns ein Mulatte, welcher den Dienſt als Hauswart ausübt und ſich uns zur Verfügung ſtellt. Als er die von uns mitgebrachte Schlange ſieht, zeigt er auf ein in einer Ecke liegendes ähnliches Reptil, das er am Morgen getödtet haben will. Dies iſt aber nahezu $1^1/_2$ m lang, wird hier Kupferſchlange genannt und iſt wegen ſeines ſtarken Gifts und ſeines Muths beſonders gefürchtet.

In den großen luftigen Zimmern iſt es angenehm kühl, ſodaß das Frühſtück mit Genuß eingenommen werden kann. Danach gehen die Jäger auf die Suche, bringen aber nur einige kleine Vögel als Beute mit. Und demnächſt, nachdem der Kutter mit Waſſer gefüllt iſt, nehmen wir in dem ſchönen Waſſerbecken noch ein köſtlich erfriſchendes Bad und machen uns dann wieder auf den Heimweg.

Leider verſagt es uns die Witterung, dieſen Ausflug öfter zu wiederholen, weil ſchon nach den erſten Tagen unſers Aufenthalts die Regenzeit mit all ihren Schrecken Einzug hält und uns nur vorübergehend noch einige ſchöne Tage beſchert werden. Was der Regen in Santos überhaupt bedeutet, läßt ſich nur durch Zahlen nachweiſen, und wie es bei ſolchem Regenwetter auf einem Kriegsſchiff ausſieht, läßt ſich auch nur ſchwer ſchildern.

Die hier von einem Engländer, welcher ſich für Meteorologie intereſſirt und die erforderlichen Apparate beſitzt, angeſtellten Beobachtungen haben für den Monat Januar einen Regenfall von 610 mm ergeben, mithin ebenſo viel als in Deutſchland die durchſchnittliche Regenmenge für ein ganzes Jahr beträgt. Vom 7. bis 15. Februar, alſo in 8 Tagen, ſind während unſers hieſigen Aufenthalts ſogar 890 mm Regen gefallen, und davon kommen allein auf die Nacht vom 7. zum 8. 330 mm und auf die vom 13. zum 14. 250 mm, ſodaß es in dieſen zwei Nächten annähernd ſoviel wie in Deutſchland in einem ganzen Jahr geregnet hat. Der Regen am 8. war vormittags ſo ſtark, daß der Erſte Offizier ſich denſelben in beſonderer Weiſe zu Nutze machen konnte. Morgens 8 Uhr wurden die Spei-

gatten auf dem Oberdeck verstopft, um das Wasser hier aufzufangen und durch Sturzschläuche und Heber in die Wasserkasten, sowie in den Kielraum des Schiffs zu schaffen und diesen auf diese Weise auch einmal mit süßem Wasser auszuspülen und zu reinigen. Trotzdem nun der Abzug nach unten so stark war, daß nach zwei Stunden sich bereits 18000 Liter in den Wasserkasten befanden und der Wasserstand in dem Kielraum bei den Pumpen 300 mm zeigte, mußten noch Heber nach außenbords angebracht werden, weil das Wasser über die 20 cm hohen Lukenränder in das Schiff zu laufen drohte. Um 10 Uhr wurden dann die Speigatten wieder geöffnet, worauf das Wasser schnell ablief.

Die Nacht vom 7. zum 8. wurde in gewissem Sinn auch noch verhängnißvoll für den Commandanten, welcher am 7. nachmittags mit der Dampfpinasse und der Gig einen Ausflug nach dem Wasserplatz unternommen und dazu neben mehrern Offizieren auch zwei deutsche Herren aus Santos mit ihren Damen eingeladen hatte. War auch der Nachmittag von gutem Wetter begünstigt gewesen, so sollten die Herrschaften doch wieder einmal die alte schon oft gewonnene Erfahrung machen, daß eine Wasserfahrt stets ein Vergnügen eigener Art ist. Abends während der Heimfahrt fing es in Strömen zu regnen an, und unglücklicherweise traf es sich auch noch, daß, als die Boote bei einer auf dem Weg liegenden Eisenbahnbrücke ankamen, Flutstrom lief und das Wasser schon so hoch war, daß die Pinasse nicht mehr unter der Brücke durchkonnte, mithin das weitere Steigen des Wassers und demnächstige Einsetzen der Ebbe abwarten mußte, ehe an eine Fortsetzung der Fahrt zu denken war. Die Pinasse war somit für etwa sechs Stunden an die Stelle gefesselt, und da sich in beiden Booten keinerlei Schutzmittel gegen den sintflutartigen Regen befanden, so wollte der Commandant mit seinen Gästen an dieser Gefangenschaft nicht theilnehmen, sondern setzte mit der Gig rudernd die Fahrt fort, nachdem ein Offizier in die Dampfpinasse übergestiegen war, um diese später zum Schiff zurückzugeleiten. Der Commandant glaubte seines Weges sicher zu sein, er ließ daher aus diesem Grund und weil für das tiefer gehende Dampfboot der Lootse nothwendiger war, diesen in der Pinasse zurück.

An Bord wurde man zwar unruhig, als die Nacht weiter vorschritt und die Boote nicht zurückkehrten, doch wäre ein Aufsuchen derselben mit andern Booten bei dem herrschenden Regen und der tiefen Dunkelheit nutzlos gewesen, auch konnte man nicht wissen, ob die Aus-

flügler es nicht etwa vorgezogen hatten, die Nacht in dem uns bekannten geräumigen Haus zu verbringen. Morgens 4 Uhr erst wurde der Erste Offizier von dem mit der Pinasse an Bord zurückgekehrten Kapitänlieutenant mit der Meldung geweckt, daß der Commandant mit der Gig allein den Rückweg angetreten habe und sich jedenfalls verirrt haben müsse, da die Herrschaften vom Land auch nicht abgesetzt worden seien, weshalb er den Lootsen gleich wieder mitgebracht hätte, um auf Befehl die verirrte Gig suchen zu können. Es wurde nun die Bootsbesatzung gegen eine frische ausgewechselt, der Kapitänlieutenant kleidete sich trocken an und versah sich mit einem Regenanzug. Gut versicherte wollene Decken wurden in das Boot gebracht, denn es war bitterkalt (nur 18° C.) geworden, und mit einer Kaffeemaschine, Brot und Schinken, einer Flasche Cognak und einer mit süßem Liqueur für die Damen wohl versorgt, konnte nach einer Viertelstunde die mit frischen Kohlen versehene Dampfpinasse ihre Fahrt wieder antreten. Erst um 8 Uhr kehrte sie zurück, nachdem sie die Gig, welche während der ganzen Nacht abwechselnd von den Bootsgasten und den Offizieren gerudert worden war, um 7 Uhr in einem Seitenkanal gefunden hatte. Bös sahen die Damen aus, als sie am Land die Decken, die sie wenigstens während der letzten Stunde gegen die Kälte geschützt hatten, abnehmen mußten. Die zarten Strohhüte waren aufgeweicht und unbrauchbar, die Haare waren aufgegangen und hingen schlaff hernieder, die duftigen gestärkten Sommerkleider waren dünn und durchsichtig wie Spinnweben, dafür aber unendlich lang geworden, sodaß sie bei den in den Tropen üblichen leichten Unterkleidern kaum noch als Bekleidung gelten konnten; die Aermsten sahen thatsächlich wie aus dem Wasser gezogen aus. Die Offiziere und Bootsgasten waren zum Umfallen müde, hatten zum Theil die innern Handflächen voller Blasen und wund und so steife Glieder, daß sie sich kaum noch bewegen konnten.

Der häufige und zwar stets wolkenbruchartige Regen machte das menschliche Dasein schon am Land sehr unbehaglich, wo man doch in luftigen Zimmern und auf offenen Verandas sitzen kann und die schnellere Verdunstung des Wassers eine gewisse Kühle erzeugt, aber auf dem Schiff wird das Leben dabei nahezu unerträglich. Hier sind, um wenigstens die Luken offen halten zu können, Regensegel über das ganze Oberdeck gespannt, durch welche das Wasser doch noch durchrieselt und als dicke Tropfen in die untern Räume dringt. Dabei hemmen aber die Segel fast jede Luftcirculation, weil der

Wind zu schwach ist, um den warmen feuchten Dunst, welcher das Schiff selbst anfüllt und auf der Wasserfläche lagert, wegfegen zu können. Wollen wir aber einen vollen Begriff von der Lage erhalten, dann müssen wir noch den Barometer- und Thermometerstand, den Wind und seine Stärke mit berücksichtigen. Während unsers dreißigtägigen Aufenthalts in Santos haben wir bei einem sehr gleichmäßigen Barometerstand von nicht unter 757 und nicht über 762 mm an 12 Tagen gutes Wetter und an achtzehn Tagen Regen. Die Temperatur, welche nachts durchschnittlich 23 und am Tag 29 bis 33° ist, geht nur an Tagen mit sehr starkem Regen des Nachts auf 20, 19 und sogar 18° herunter. Der Wind fehlt ganz oder ist schwach aus allen Himmelsrichtungen. Diese Dampfatmosphäre ist nun noch mit Ausdünstungen der Menschen, dem Dunst der Küche und Speisen, dem Brotgeruch aus den Lasten und, fürchterlich daran zu denken, den Gerüchen angefüllt, welche von dem in den untersten und innersten Winkeln des Schiffsrumpfs abgelagerten Unrath der Ratten herrühren, Gerüche, welche sonst unter dem Einfluß der Windsäcke und Ventilatoren kaum in die Erscheinung treten und auf See namentlich auch durch den Zug der Segel spielend beseitigt werden. Alles im Schiff ist naß: die Decks, die Messen und Kammern, die Betten und Hängematten, jedes Kleidungsstück und jedes Ding, das man in die Hand nimmt; die Menschen selbst triefen dauernd von Schweiß, und der sich in den Haaren festsetzende Geruch ist so widerlich, daß man sich todtschießen möchte, um von ihm nicht mehr verfolgt zu werden. Es ist nicht mehr möglich, irgendeinen Raum oder eine Sache in den Zustand der Trockenheit zu bringen. Am Tag geht es nun noch, wenn auch die Fliegen, welche sich, sobald es zu regnen anfängt, in großen Schwärmen im Schiff einstellen, die Menschen mit ihrer Zudringlichkeit und kleberigen Zähigkeit schier zur Verzweiflung bringen und die Moskitos nach unserm Blut lechzen. Aber des Nachts, wo der Mensch Schlaf und Ruhe haben will, ist es einfach unmöglich, unten im Schiff zu bleiben. Offiziere und Mannschaften, alle schlafen an Deck, theilweise in wasserdichte Stoffe eingehüllt im Regen, und überlassen das Feld unten den vor Vergnügen quietschenden Ratten und den Schaben, welche in Scharen aus ihren Schlupfwinkeln kriechen, um sich Nahrung zu suchen und sich einmal an dem vielen süßen Wasser satt zu saufen. Die Ratten kommen zwar auch an Deck, bewegen sich dreist zwischen den schlafenden Menschen, wecken diese auch auf und werden dann gejagt; viele finden hierbei

Digitized by Google

den wohlverdienten Tod, denn einige Leute der Besatzung greifen eine in ihrer Nähe befindliche Ratte mit größerer Sicherheit, als es die Katze thut. In einer Nacht entsteht auch zwischen den auf dem Achterdeck liegenden Offizieren Unruhe, weil sich ein fremdartiges Thier zwischen ihnen bewegt und sich, nachdem Licht gebracht ist, als eine 1 m lange Wasserschlange entpuppt, die natürlich gleich getödtet wird; sie kann nur an den sogenannten Sorgeleinen, welche zur Sicherung des Ruders dienen, aus dem Wasser auf das Schiff gekommen sein. Zu den Ratten gesellen sich dann noch als unangenehmere Gäste die singenden Süßwasser-Moskitos und die lautlosen Salzwasser-Stechfliegen, kleine, schwarze Thiere, welche unangenehmer als die Moskitos beißen und in erschreckenden Massen auftreten. Vor kurzem sollen diese kleinen Insekten einem Farmer, welcher sich an der Küste ansiedeln wollte, in wenigen Tagen sein sämmtliches Vieh, Pferde und Rinder dadurch getödtet haben, daß sie sich in die Nüstern, Ohren und Augenlider der Thiere einnisteten und diese in Folge der Schlaflosigkeit und sonstigen Peinigung fielen. Zu diesen Störungen der verschiedensten Art tritt dann auch noch der Lärm der Hammerfrösche, welche in Scharen das weite platte Land bevölkern und die ganze Nacht hindurch hämmern oder bellen, wie man es nun nennen mag. Jeder einzelne Ton dieser vielen Thiere klingt wie der harte von einem Hammer auf den Amboß geführte Schlag, und hiervon führen sie ihren Namen. Ob dieser unmelodische Frosch der Kolbenfuß bezw. Schmied (Hyla palmata) oder die Riesen-Erdkröte (Bufo Agua) ist, kann ich nicht sagen. Nach dem gehörten Laut müßte es der erstere sein; ein uns gezeigtes Exemplar der Sippe von 18 cm Größe, war aber zweifellos ein Agua.

Es mag auffallend erscheinen, daß man auf dem Kriegsschiff, wo einem so vielerlei Hülfsmittel und so viele Menschenkräfte zur Verfügung stehen, nicht wenigstens der Ratten Herr werden kann. Gegen dieses Ungeziefer gibt es aber nur das einzige Mittel der Erbauung goldener Brücken, und dieses kann man während der Indienststellung nicht anwenden. Die Ratten verlassen das Schiff nur, wenn man dieses vollständig leer macht, dann dicht am Land befestigt, von dem Schiff einige Bretter dahin führt und nun Katzen, welche von einem an Bord verbleibenden Mann regelmäßig und gut gefüttert werden, einquartiert. Die Ratten wandern dann bald aus und ziehen an das Land.

Daß wir alle möglichen Mittel, um diese lästigen Gäste zu ver-

Digitized by Google

nichten, angewendet haben, verſteht ſich von ſelbſt. Die Katzen halten einigermaßen das Zwiſchendeck und die obern Decks frei; für die Schlupfwinkel der Ratten, welche ſich vornehmlich in den engen, durch das ganze Schiff geleiteten Ventilationsröhren einniſten, ſind ſie aber zu groß, auch läßt man ſie aus andern Gründen nicht gern in die Laſten. In die Fallen gehen nur hin und wieder junge Thiere. Vergiftung läßt ſich aus naheliegenden Gründen nicht anwenden, und andere empfohlene Mittel, welche gleichzeitig auch ſchädliche Miasmen tödten ſollen, bleiben, weil praktiſch unausführbar, ohne Erfolg und beläſtigen nur die Menſchen. So iſt vielfach die ſchweflige Säure gegen Ratten, Schaben, Fliegen und Krankheitserreger empfohlen. Ja, wenn man das Schiff mit derſelben anfüllen könnte! Dies ginge aber nur, wenn man von einer beſondern Anſtalt die Säure in das Schiff einpumpen könnte, und Diejenigen, welche dieſes Mittel empfehlen, vergeſſen, daß die ſchweflige Säure ſehr viel ſchwerer als die atmoſphäriſche Luft iſt. Sie ſinkt daher ſchnell bis auf den Schiffsboden, und ehe die Säureſchicht eine nennenswerthe Höhe erreichen kann, verſiegt die Quelle, denn da, wo der brennende Schwefel liegt, bildet ſich um ihn, weil das Schiff hermetiſch verſchloſſen ſein muß, eine ſtagnirende Rauchwolke, welche dem nothwendigen Sauerſtoff den Zutritt zu der Flamme verwehrt, worauf dieſe erliſcht. Das Ergebniß iſt dann, daß man nach dem Oeffnen der Luken die Thiere ganz munter findet und die Menſchen nachher tagelang huſten, bis die ſchweflige Säure erſt wieder allmählich aus dem Schiff ganz entfernt iſt. Nach einem ſolchen Verſuch finden wir bei eifrigem Suchen nur *eine* todte Fliege, aber keine Ratte und keinen Schaben. Man kann daher nichts anderes thun, als mit nie nachlaſſender Geduld die Maßregeln ergreifen, welche der weitern Ausbreitung der Plage vorbeugen können, und dieſe Arbeiten werden dadurch etwas erleichtert, daß die nach Waſſer lüſternen Thiere in den untern Schiffsräumen nichts zur Stillung ihres Durſtes finden und daher immer wieder ihre Schlupfwinkel verlaſſen müſſen, wobei dann ein Theil durch Menſchen und Katzen getödtet werden kann. Den Menſchen werden die Thiere daher bei Regenwetter beſonders läſtig; werden ſie doch oft ſo ſehr vom Durſt geplagt, daß ſie, wenn tagsüber ein kurzer Regen fiel, des Nachts in die Takelage aufentern und die feſtgemachten naſſen Segel annagen, um ſo ihr Gelüſt zu ſtillen. Wir haben es wiederholt erlebt, daß beim Losmachen eines Segels nach Regen mehrere Ratten aus demſelben auf das Deck fielen und das Segel ſelbſt große Löcher hatte. So bleibt als einziges

Mittel, unermüdlich jede Woche mindeſtens einmal eine der Laſten auszuräumen und unter dem Beiſtand der mit dem Zweck bereits vertrauten Katzen die dort befindlichen Ratten zu tödten und die junge Brut zu vernichten. Hiermit kann dann gleichzeitig auch die Vernichtung Tauſender von Schaben verbunden werden.

Man ſollte meinen, daß es etwas Schlimmeres, als der anhaltende Regen in Santos, kaum geben könne, und doch iſt der zeitweiſe im Sommer hier auftretende leichte Nordweſtwind, welcher eine kaum zu ertragende trockene Hitze aus dem Innern des Feſtlands bringt, noch mehr gefürchtet. Wir wollen dies nicht glauben und müſſen doch die Richtigkeit anerkennen, als eines Tags, nach einem vorhergegangenen trockenen warmen Tag, dieſer heiße, alles dörrende Wind zu uns herüberkommt. Bis auf 34,5° ſteigt der Thermometer; unſere Haut wird trocken und ſpröde, unſer Durſt iſt unſtillbar; matt und halbtodt kriechen nur diejenigen Menſchen umher, welche zwangsweiſe ſich bewegen müſſen; Ratten, Fliegen, Moskitos und Schaben ſind uns gleichgültig, nur Regen, Regen! iſt unſere Sehnſucht, damit dieſer entſetzliche Zuſtand aufhört.

Mit wahrem Jubel begrüßt jeder den Befehl, das Schiff ſeeklar zu machen, und wie neugeboren fühlen wir uns, nachdem wir, nur umgeben von dem blauen Himmel und dem blauen Waſſer, erſt wieder auf offener See ſind.

Nach achttägiger Reiſe langen wir vor Bahia an und laufen an einem herrlichen Tropentag mit friſchem Wind unter Segel in die ſchöne „Bai aller Heiligen“ (Bahia de todos os Santos) ein, nach welcher die Stadt allgemein benannt wird, obgleich ſie eigentlich San Salvador heißt. Es iſt kein großartiger Anblick, welchen man bei der Einſegelung in die weite Meeresbucht erhält, und doch gehört ein kleiner Theil von dem, was ſich dem Auge hier für kurze Zeit bietet, zu dem Schönſten, was man ſehen kann.

Die Stadt liegt auf einer ſich in das Meer erſtreckenden Halbinſel, deren äußerſte Spitze Cap San Antonio genann wird. Biegt man, von Norden kommend, um dieſes mit einem kleinen Fort befeſtigte und mit einem Leuchtthurm verſehene Cap, dann erhält man in dem erſten, etwa eine Seemeile langen Küſtenſtrich, an dem man auf Steinwurfweite entlang ſegelt, ein Landſchaftsbild von ſolch bezaubernder Schönheit, wie man ſie niemals geſehen zu haben wähnt, und doch iſt es faſt nur Stein und Pflanzenwuchs, was ſich dem Auge darbietet.

Die vielleicht nur 40 m hohe und unmittelbar am Meeresufer steile Küste ist so mit strotzendem Laub bedeckt, daß das Gestein nur stellenweise sichtbar ist. Die sich aneinander reihenden kleinen Schluchten, die verschiedenen Schattirungen des Laubs, die Lichter und Schatten geben dem Bild reiche Abwechselung. Oben, wo das Land zurückzutreten beginnt, schließen sich schöne Gärten mit für unsere europäischen Augen gar seltenen Gewächsen und Blumen an, und weiter hinauf stehen die dazugehörigen villenartigen Häuser. Hellgekleidete Menschen, welche man in dieser Umgebung für die glücklichsten ihrer Art halten zu müssen glaubt, sitzen jetzt am Spätnachmittag gegen die Sonne geschützt vor ihren Häusern, um das mit voller Leinwand segelnde und mit seinem ganzen Staat prunkende Schiff einlaufen zu sehen und uns mit Flaggengruß und Tüchern ein freundlich Willkommen zuzuwinken, welches wir freudig erwidern. Soll ich der Empfindung, welche mich während des Vorbeisegelns ergriff, Worte leihen, dann kann ich nur sagen: Mich packte ein mächtiges Sehnen, hinüberzufliegen, mich mitten in die Herrlichkeit hineinzusetzen, nach links zu schauen, nach rechts zu schauen, mich rückwärts zu wenden, um den Blick auf den Menschen und ihren Wohnungen ruhen zu lassen, und dann wieder das Auge auf die endlose, nimmer rastende, herrliche blaue Flut zu richten. Und köstlich müßte es sein, dies ohne Unterlaß zu thun, denn dieser Schönheit glaubt man nimmer satt werden zu können.

Nur kurze Zeit ist uns der Blick auf dieses kleine Paradies vergönnt, das Schiff segelt schnell, die Stadt mit ihren grauen Häusermassen taucht vor uns auf, der Curs wird geändert und wie ein Traum liegt das liebliche Bild hinter uns.

Wie es in der Stadt aussieht, daß sie aus einer winkeligen, schmutzigen, sehr heißen Unterstadt und einer gesunden, hübschen Oberstadt mit großen Plätzen, stattlichen öffentlichen Gebäuden und drei bis fünf Stockwerk hohen Häusern besteht, daß die Unter- und Oberstadt durch einen Elevator verbunden ist, daß die reichen Leute ihre Landhäuser an der See und namentlich nach dem Cap San Antonio hinaus haben, und was sonst zu der Stadt gehört, lesen wir besser in einer eingehenden Reisebeschreibung nach; hier würde uns dies zu weit führen. Mit das Beste in Bahia findet der Insektensammler, denn auf jedem kleinen Spaziergang kann man die schönsten und seltensten Käfer sammeln, man könnte fast glauben, daß der Schöpfer hier einmal habe versuchen wollen, wie viele Spielarten dieser glänzenden,

Digitized by Google

farbenschillernden Insekten sich wol schaffen ließen. Hier, wo auch die Vögel ein immer schöneres und glänzenderes Gefieder haben, kommt man überhaupt so recht zu der Empfindung, daß im Gegensatz zu dem äquatorialen Afrika, wo die Menschen schwarz, die Thiere in ihrer großen Masse nüchtern gefärbt sind, Brasilien das Land der blendenden Farben ist.

In der großen Stadt Bahia finden wir natürlich auch liebenswürdige Deutsche, welche uns gastlich aufnehmen; aber die sogenannten großen Häuser gibt es hier nicht mehr, wenn auch die Deutschen unter den hiesigen Fremden immer noch die erste Stelle einnehmen sollen. Die regelmäßigen Dampfschiffverbindungen mit den verhältnißmäßig kurzen Fahrzeiten nach Europa, der elektrische Telegraph und die vorschreitende Bildung sowie der zunehmende Reichthum in dem einheimischen Kaufmannsstand haben hier, ebenso wie an andern Plätzen, die geschäftlichen Beziehungen verschoben. Während früher die mit Bahia arbeitenden deutschen Kaufleute ihr Haupthaus hier in der Fremde hatten, haben sie sich jetzt nach der Heimat zurückziehen müssen und unterhalten hier nur Agenturen, weil die Brasilianer und auch Portugiesen das hiesige Platzgeschäft an sich gerissen haben und lieber persönlich in Europa, als hier von Europäern kaufen. Es liegt dies in der natürlichen Entwickelung der Dinge, da die Brasilianer in Europa für die Waaren einen niedrigern Preis zahlen und in der alten Welt auch ihren Blick erweitern, sowie neue Beziehungen anknüpfen können. Vorläufig arbeiten sie zwar noch mit den alten deutschen Bahiahäusern in Hamburg, welche durch die veränderte Geschäftspraxis wenigstens den Vortheil haben, daß sie ihre luxuriösen Häuser in Brasilien aufgeben und somit die Geschäftsunkosten erheblich verringern konnten. Für die Brasilianer wird bei der Verschiebung der geschäftlichen Beziehungen nicht zum wenigsten auch der Wunsch, bei Gelegenheit ihrer Geschäftsreisen Europa kennen zu lernen und es zu genießen, ein gewichtiges Wort mitgesprochen haben.

In dem hiesigen Hafen lernen wir auch noch einen weitern Zweig des Kriegsschiffsarbeitsdienstes kennen. Der Farbenanstrich des Schiffs hat bereits so sehr gelitten, daß kleine Ausbesserungen nicht mehr genügen, sondern eine vollständige Erneuerung eintreten muß, welche wegen des augenblicklich guten Wetters und da unser Aufenthalt auf über acht Tage festgesetzt ist, hier statthaben soll. Zu dieser Arbeit wird die ganze Besatzung herangezogen, damit sie in der kürzesten Zeit bewältigt wird und vor der neuen Seeklarmachung des Schiffs auch noch

Digitized by Google

einige Tage zum Trocknen der Farbe verbleiben. Früher wurde schon betont, daß der Matrose besonders gern mit dem Farbenquast arbeitet, und jetzt können wir sehen, daß ein Kriegsschiff eigentlich nie einen behaglichern Anblick gewährt, als wenn es mit großer Malerei beschäftigt ist, obgleich dann anscheinend sich alles in der größten Unordnung befindet. Dies beruht darin, daß die Arbeit sämmtlichen Menschen Freude macht, man daher überall nur behagliche Geschäftigkeit sieht und die Leute sich sogar freiwillig ihre Freizeit verkürzen, weil sie sich von der ihnen lieben Arbeit nicht zu trennen vermögen. Das Umgehen des Farbenquasts wirkt so ansteckend, daß der Erste Offizier, einzelne andere Offiziere, Cadetten, Deckoffiziere und Unteroffiziere selbst mit Hand anlegen und zwischen den Matrosen sitzend mit so ernstem Gesicht malen helfen, als ob sie ihr Brot damit verdienen müßten.

Der erste Tag gehört den Vorbereitungen, welche darin bestehen, daß alle Segel abgeschlagen und die verschiedenen Taue an den Masten und Raaen so zur Seite befestigt werden, daß die Hölzer frei liegen oder stehen; daß die Kanonen ganz in das Schiff hineingezogen, die Farben und Pinsel zurechtgemacht und die Decks mit Presennings bedeckt werden; daß die Menschen überall mit eisernen Schrapern die Farbe, welche nicht ganz festhaftet, abkratzen und die ganzen Flächen mit süßem Wasser und Seife sauber abwaschen, um alle Unreinlichkeiten und namentlich die dünne Salzschicht zu entfernen.

An dem zweiten Tag erfolgt, nachdem die Sonne den Nachtthau erst aufgetrocknet hat, das Auftragen des ersten Anstrichs auf die fast steinhart gewordene alte Farbe, was ziemlich viel Mühe macht, weil die neue Farbe mit kurz gebundenen Pinseln so auf die alte aufgerieben werden muß, daß die letztere etwas aufgelöst wird, da nur auf diese Weise eine Verbindung zwischen beiden hergestellt werden kann, andererseits aber die neue Farbe nur kurze Zeit auf dem alten Anstrich haften würde, wenn man diese Vorsicht außer Acht ließe. Am nächsten Tag folgt der zweite Anstrich, und es ist für den Beobachter eine Freude, die Gesichter der verschiedenen Menschen zu studiren, wie sie mit ganzer Hingabe bemüht sind, eine möglichst glatte und schöne Fläche zu erzielen.

Wir werden übrigens in den andern Häfen keine Gelegenheit mehr finden, nochmals auf den kleinen Dienst zurückzukommen, wir wollen daher auch hier von dem uns noch Fehlenden Kenntniß nehmen.

Eine Eigenthümlichkeit des Schiffslebens ist es noch immer, daß so viel Ueberflüssiges befohlen wird und die auf den innern Dienst

Bezug habenden Befehle eine breite, ſchwülſtige Form annehmen, wenn dies auch von Jahr zu Jahr abnimmt, und die knappe militäriſche Ausdrucksweiſe immer mehr zur Geltung kommt. Es ſcheint, daß die den Menſchen aufgezwungene Schweigſamkeit ſie dazu verleitet, ihre Stimme im Uebermaß zu gebrauchen, ſobald ſie dies ungeſtraft thun dürfen.

Da iſt zunächſt ein Beiſpiel, welches dem Laien bei dem einen oder andern deutſchen Kriegsſchiff häufig auffallen wird, nämlich daß die Poſten nachts bei dem Ausrufen ihres Standorts dieſem Ruf noch ein ſingendes, langgezogenes „Alles wohl" hinzuſetzen. Dies iſt eine Nachahmung und Verdeutſchung des kurzen engliſchen „all well", welches bedeutet, daß in der Umgebung des Poſtens alles in Ordnung iſt, während im Deutſchen die Verſicherung des Wohlbefindens des Poſtens oder ſeines Standorts keinen Sinn hat. Geradezu lächerlich klingt es, wenn ein Poſten bei dem Kranbalken auf See in ſtürmiſchem Wetter während des Ueberbrechens einer See, die ihn über Bord reißen will und ihm zum Theil den Mund ſtopft, ſingt: „Am Backbordkranbalken iſt alles wohl", oder wenn der Poſten am Heck uns die Verſicherung gibt, daß die Rettungsboje, welche vielleicht längſt von der See weggeſchlagen wurde, wohl iſt. Empfindſame Gemüther finden ſolchen Geſang vielleicht ebenſo ſchön wie ein Duett, das eine ſchöne Sennerin mit ihren Kühen ſingt.

Ein anderes Beiſpiel iſt der Ruf „Alle Mann aus dem Zwiſchendeck, Zwiſchendeck räumen und fegen", wenn die Leute dieſen Raum vor der Muſterung verlaſſen ſollen, damit er noch geordnet werden kann. Der einfache Ruf „Zwiſchendeck räumen" ſchließt alles in ſich, was der lange Befehl nur beſagen kann.

Ein drittes Beiſpiel finden wir in dem Ruf „Ruder und Poſten ablöſen", als ob die Poſten am Ruder, welche genau zu denſelben Zeiten, wie die andern Poſten abgelöſt werden, nicht auch auf den verkürzten Ruf „Poſten ablöſen" hören würden.

Als letztes Beiſpiel wollen wir erwähnen, daß gewöhnlich gepfiffen wird „ntes Quartier der Wache Deck fegen". Daß nur Leute der Wache Deck fegen iſt ſelbſtverſtändlich, ebenſo ſelbſtverſtändlich iſt es, daß dieſe Arbeit von dem Quartier beſorgt wird, welches für die laufende Woche zu dieſen beſondern Dienſtleiſtungen beſtimmt wurde, der kurze Ruf „Deck fegen" genügt alſo unter allen Umſtänden.

Eine fernere Eigenthümlichkeit iſt die Armuth der Worte in der deutſchen Seemannsſprache oder die Sucht, unpaſſende ſchon vorhandene

Digitized by Google

Worte für einen Gegenſtand zu wählen, für welchen man keinen ſogenannten Seemannsausdruck hat. Einige Beiſpiele werden uns dies erläutern.

Da iſt das Wort „klar“, welches in Verbindung mit andern Worten die verſchiedenſte Bedeutung hat.

„Alle Mann klar zum Ankern“ heißt, daß die Beſatzung auf ihre Stationen des Ankermanövers gehen ſoll. — „Klar beim Anker“ heißt dagegen, daß die Menſchen, welche den Anker zum Fallen bringen ſollen, dazu bereit ſtehen.

„Klar Vormarsſegel“ iſt gleichbedeutend damit, daß das feſtgemachte Segel bereit zum Fallen; das gereefte bereit zum Heißen iſt.

Ein kurzes „Klar Deck“ bedeutet, daß nach einem Segelmanöver oder nach einer beendeten Arbeit die Aufräumungsarbeiten beginnen ſollen. Ein langgezogenes „Klaaar Deck“ dagegen befiehlt das Aufhören des Vormittags- bezw. Nachmittagsdienſtes, ſowie das Fegen und Aufräumen aller Räume, in welchen exercirt und gearbeitet wurde.

„Klar beim Loth“ heißt, daß die Lothgaſten an die Handlothe gehen ſollen, und andererſeits iſt es der Vorbereitungsbefehl, um das große Loth fallen zu laſſen.

„Klar Schiff“ iſt die Bereitmachung des Schiffs zum Gefecht.

Das Wort „Back“ wird ebenfalls in der verſchiedenſten Bedeutung gebraucht. Suppen-, Fleiſch-, Butter-Back ſind die betreffenden Schüſſeln zur Aufnahme der Speiſen. Speiback iſt ein Spucknapf. Die Back iſt ein Tiſch und auch der vordere Aufbau eines Schiffs. Die Backen ſind Ausbauten an dem Heck des Schiffs.

Beſonderer Erwähnung bedürfen auch noch die Maßregeln, welche in den Häfen vor großen Städten getroffen werden müſſen, um den Leuten das unerlaubte Verlaſſen des Schiffs unmöglich zu machen. Dazu gehört in erſter Reihe, daß kein fremdes zum Schiff gekommenes Fahrzeug, mag es nun ein großer Prahm mit Ausrüſtungsgegenſtänden oder ein kleines Boot ſein, daſſelbe wieder verlaſſen darf, ohne vorher durchſucht worden zu ſein. Dann erhalten Mannſchaften, welche dienſtlich an Land geſchickt werden, ſtets eine Legitimation, welche ſie bei dem Vonbordgehen vorzeigen und bei ihrer Rückkehr wieder abgeben müſſen. Ferner werden die Schiffsboote abends nach der Muſterung wieder geheißt und diejenigen, welche ſpäter noch fahren müſſen, nach ihrer letzten Fahrt. Es mag auffallend erſcheinen, daß auf einem Schiff mit ſo vielen Poſten, einem Wachoffizier, wach-

habenden Cadetten und Unteroffizieren eine so eingehende Polizeiaufsicht nothwendig ist, und doch wird der es verstehen, welcher den ununterbrochenen Verkehr zwischen einem Kriegsschiff und dem Land aus eigener Anschauung kennen gelernt und gesehen hat, welche Menschenmengen sich dauernd in dem Schiff und außerhalb desselben bewegen.

An einem windstillen Tag verlassen wir Bahia wieder unter Dampf und setzen die Reise vorläufig mit der Maschine fort, da die Windstille auch auf offener See anhält. Am darauffolgenden Tag, abends bei der Musterung, wird ein Mann als fehlend gemeldet, welcher zuletzt um 10 Uhr vormittags gesehen worden war, wie er während des Reinschiffs (wir haben Sonnabend) gegen das ausdrückliche Verbot und trotz Warnung seitens seiner Kameraden von einer Geschützpforte aus mit einem an einem Tau befestigten Eimer Wasser von außenbords schöpfte, anstatt es sich von der nächsten Pumpe zu holen. Es ist kein Zweifel, daß der Mann hierbei über Bord gefallen ist und gleich von der Schraube gefaßt wurde, weil er sonst als guter Schwimmer rechtzeitig wieder an die Oberfläche gekommen wäre und einen Hülferuf hätte ausstoßen können. Niemand hatte ihn fallen sehen und niemand einen Hülferuf gehört. Gerade an diesem Tag war auch die Vormittagsmusterung ausgefallen und die Backskameraden vermutheten ihn während des Mittagessens auf Posten. Der Commandant mußte sich nun die Frage vorlegen, ob er zur Rettung des Mannes noch etwas thun könne, und mußte dieselbe verneinen. Das Schiff hat seit 10 Uhr vormittags bei hoher Dünung 60 Seemeilen zurückgelegt, könnte also erst in 7 Stunden, d. i. also um Mitternacht den Ort des Unglücksfalls wieder erreichen und müßte dort auch noch den Tag abwarten; auch ist es nicht möglich, den Ort zu finden, wo der Mann sich bei Tagesanbruch befinden würde, da wir im Lauf des Tages die Mündung des Flusses San Francisco passirt und eine ganz uncontrolirbare Stromversetzung zu verzeichnen haben. Das Wahrscheinlichste ist, daß er gleich durch die Schraube seinen Tod gefunden hat, und wenn dies nicht der Fall, dann ist er längst ertrunken, weil kein Mensch sich in hoher See ohne Schwimmkörper 7 Stunden lang über Wasser halten kann. Der Mann wird als vermißt angenommen und die Reise weiter fortgesetzt; der Commandant aber ist während der nächsten beiden Tage verschlossen und unzugänglich.

Nach NW gerichtet ist unser Curs; die östliche Spitze von Süd-

Digitized by Google

amerika, das Cap San Roque liegt hinter uns. Die Abendfreizeit ist zu Ende, der Erste Offizier hat dem Commandanten, welcher mit einigen Herren aus der Messe Karten spielt, die Runde gemeldet und folgt dessen Einladung, noch eine Cigarre in der Kajüte zu rauchen. Er setzt sich mit an den Tisch und verfolgt das Spiel, nachdem er sich auch ein Glas von dem unschuldigen Getränk, leichter Wein mit Wasser und Zucker, zurechtgemacht hat. Oben an Deck ist alles still, auch der Wachoffizier hat seinen Spaziergang unterbrochen und steht träumend an der einen Seite der Commandobrücke. Leicht ist der Wind, gering der Seegang und kaum bemerkbar sind die Bewegungen des Schiffs.

Es ist nach 10 Uhr. Die Lampen in den Messen sind gelöscht und das ganze Schiff scheint zu schlafen. Ruhig und friedlich zieht die „Najade" dahin. Man sollte meinen, daß jetzt, wo alles ruht, auch sie in der dunklen Nacht von selbst fährt und ohne Hülfe der Menschen allein ihren Weg findet. Und doch, was gehört dazu, um sie auf ihrer richtigen Bahn zu halten und vor Schaden zu bewahren! Ein Wachoffizier steht hinten, ein anderer vorn; die wachhabenden Cadetten und Unteroffiziere sind bei der Hand; die an ihren Stand gefesselten Posten lugen scharf aus, ohne sich zu rühren; der Steuermannsmaat und die Rudergasten behalten unausgesetzt den Kompaß und die Segel im Auge. Die Posten unten im Schiff sorgen für Ordnung dort und achten auf Feuer und Licht. Der Posten an der Kajüte ruft fünf Glas, die Glocke schlägt an, die Posten an Deck rufen ihren Standort aus, die Loggasten kommen nach hinten und ein Cadett begibt sich unter Deck, um die Runde zu gehen. Bald kommt er eilig wieder nach oben, meldet dem Wachoffizier etwas und verschwindet dann wieder unter Deck. Ein zweiter Cadett eilt im Auftrag des Wachoffiziers zu dem Commandanten, ein dritter zu dem Ersten Offizier. Gleich hinterher vernimmt man die Glocke wieder, jetzt von dem ersten Cadetten geschlagen, welche in einförmigen, gleichmäßigen Schlägen ohne Unterbrechung läutet, und nach den ersten Schlägen erschallt auch noch das Signalhorn mit den durch Mark und Bein gehenden Tönen, welche Feuer rufen. Ist Feuer im Schiff, oder läßt der Commandant nur zur Uebung Feuerlärm schlagen? Nur wenige Personen wissen es, denn auf dem Schiff ist es Grundsatz, daß nie jemand weiß, ob der Feuerlärm Ernst ist oder als Exercitium dient, weshalb man die Uebung auch öfter außerhalb der Routine vornehmen muß; nur so läßt sich die große Menschenmenge zügeln. Daher darf auch derjenige,

Digitized by Google

welcher eine Feuersgefahr entdeckt zu haben glaubt, dies nur leise dem Wachoffizier melden und nur diejenigen Menschen vorher warnen, welche durch das Feuer gefährdet sind.

Sobald die Leute der Wache das Glockensignal verstanden haben, nehmen sie ihre Manöverstation ein, um auf Befehl die Untersegel und den Besahn zu bergen, damit die Flammen diese Segel nicht erreichen können. Die Zimmerleute machen mit Hülfe einiger Matrosen die Pumpen klar und laufen dann durch das ganze Schiff, um sämmtliche Seitenfenster zu schließen. Bei den Booten ziehen Posten mit scharf geladenen Gewehren auf, um jeden Mann niederzuschießen, welcher ohne Befehl in eins der Boote gehen will. Die Geschützmannschaften der Wache eilen, nachdem die Untersegel geborgen sind, in die Batterie, um sämmtliche Pforten zu schließen, die andern Wachmannschaften bedecken die Luken, verstopfen die Ventilatoren und Speigatten, denn alle Oeffnungen müssen verschlossen sein, um den Zuzug frischer Luft zum Feuerheerd abzuhalten.

Inzwischen haben die Menschen, welche in den Hängematten waren, diese an Deck gebracht und verstaut und nach wenigen Minuten steht jedermann im Schiff auf dem ihm angewiesenen Platz.

Der Commandant hat persönlich das Commando übernommen und erwartet weitere Meldung, ehe er sich entscheidet, welche Cursrichtung er dem Schiff gibt, da diese von Einfluß auf die Weiterverbreitung des Feuers werden kann. Der Erste Offizier begibt sich mit der mit Aexten versehenen Feuerbrigade an den angenommenen Ort des Feuers. Diese Brigade besteht aus dem Zimmermann und denjenigen seiner Maate und Gasten, welche nicht bei den Pumpen sind, sowie aus dem Bootsmann und den Nummern 1 der Geschütze. Zwei der Maate haben die Rauchhauben aufgesetzt, mit welchen sie etwa 20 Minuten in dem stärksten Rauch auszuhalten vermögen.

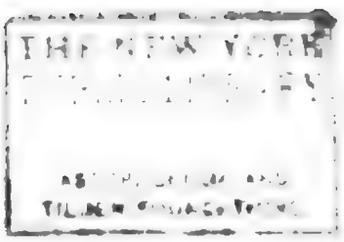
Die andern Offiziere sind im ganzen Schiff vertheilt und haben je eine Abtheilung der Mannschaften unter sich, von welcher der größte Theil an den verschiedenen Pumpen ist und diese gleich für kurze Zeit in Betrieb setzt, um die Schläuche anzunetzen und Gewißheit zu schaffen, daß die Spritzen in Ordnung sind.

Der Feuerwerker und seine Maate stehen mit den Schlüsseln zu den Munitionsräumen bei diesen und überzeugen sich davon, daß die Einrichtung zur Unterwassersetzung derselben von den Zimmerleuten angestellt ist. Der Materialienverwalter befindet sich mit den betreffenden Schlüsseln bei dem Zugang zu den Hellegats.

In der Batterie ſind die Geſchützpforten mit je zwei Mann beſetzt, welche verhindern, daß dieſelben ohne Befehl geöffnet werden.

Eine Gruppe Menſchen ſteht mit wollenen Decken auf dem Oberdeck, um, wenn nöthig, neu ſich bildende kleine Feuerherde zu erſticken; zu demſelben Zweck ſehen wir hier alle ſonſt nicht untergebrachten Leute mit Eimern, Theekannen, Suppen- und Fleiſchſchüſſeln, um mit dieſen, theilweiſe als Spielerei zu betrachtenden Gefäßen das von außerhalb des Schiffs mit Eimern in die aufgeſtellten Baljen gebrachte Waſſer weiter zu ſchaffen; hauptſächlich aber, um ſie fern vom Feuer unter Aufſicht zu haben. Grundſatz iſt, daß kein Mann unbeſchäftigt bleibt, ſondern daß jeder das Gefühl hat, einen wichtigen Poſten ausfüllen, weshalb auch bei dem „Feuerlärm zur Uebung" ſtets ein jeder Mann, wenn er auch nur eine Scheinarbeit verrichtet, mit einem gewiſſen Ernſt gemuſtert wird. Die Urſache des brandigen Geruchs wird, nachdem im Zwiſchendeck mehrere eiſerne Regale für Kleiderkiſten weggeſchlagen worden ſind, dort in dem obern Deck und zwar an der Stelle, wo über demſelben die Küche liegt, gefunden. Sobald erſt einige Hölzer herausgehauen ſind und die Luft Zutritt findet, entzündet ſich die innere Fläche, welche wahrſcheinlich ſchon ſeit mehrern Tagen ſchwelt. Ein kräftiger Spritzenſtrahl löſcht das Feuer, welches nur dadurch entſtanden ſein kann, daß im Lauf der Zeit die während der Tagesſtunden in dem Aſchenfall des Kochherds liegende, häufig glühende Aſche die darunter befindliche dicke Cementſchicht ſo ſtark erhitzt hat, daß dieſe wieder das Holz zur Verkohlung bringen konnte.

Wir haben den Aequator wieder paſſirt und zwar diesmal nach Norden hin. Die Aequatorcalmen, ſowie eine lange Regenzeit liegen hinter uns, und wie zur Verherrlichung des heutigen Tages befinden wir uns ſeit geſtern auch wieder in dem Nordoſtpaſſat, deſſen köſtliche Gaben wir mit vollen Zügen genießen. Es iſt heute der 22. März, der Geburtstag unſers Kaiſers, zu deſſen Feier das geputzte Schiff morgens 8 Uhr die Flagge und die Topflaggen geheißt hat und mittags 12 Uhr einen Salut von 33 Schuß feuert. Die ganz oben an den Maſtſpitzen wehenden Nationalflaggen, welche den Namen Topflaggen führen, werden nur bei beſonders feierlichen Gelegenheiten geheißt, ſo alſo auch an dem heutigen, höchſten Feſttag eines Kriegsſchiffs. Befänden wir uns im Hafen, dann würden wir noch mehr gethan und „über die Toppen" geflaggt haben, wie der Putz genannt wird, wenn neben den Topflaggen noch eine lange unter dem Bugſpriet beginnende Flaggenreihe ſich über die drei Maſten ſpannt und


THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

hinten am Heck wieder in der Waſſerlinie endet. Die internationale Höflichkeit verlangt auch, daß an derartigen Feſttagen die Feſtungswerke am Land ihre Flagge heißen und die im Hafen liegenden fremden Kriegsſchiffe ebenfalls über die Toppen flaggen und mittags 12 Uhr den Salut mitfeuern; die fremden Schiffe haben dann die Flagge derjenigen Nation, welche gefeiert wird, an ihrem Großmaſt wehen, während ſie am Fock- und Kreuzmaſt ihre eigene Nationalflagge geheißt haben. Die fremden Behörden und Schiffe werden rechtzeitig von dem Schiff, welches eine nationale Feier begehen will, von der Urſache in Kenntniß geſetzt und zur Theilnahme eingeladen.

Eine beſondere Merkwürdigkeit hat uns der heutige Tag noch gebracht. Das Meerwaſſer hat eine dunkelgrüne Farbe, obgleich wir uns auf 7° 44′ Nordbreite und 51° Weſtlänge, alſo 180 Seemeilen von der Küſte entfernt auf ſehr tiefem Waſſer befinden, und die See iſt auffallend hoch und unregelmäßig. Dieſe Erſcheinung kann nur auf den Amazonenſtrom zurückgeführt werden, deſſen Mündung allerdings ſchon 400 Seemeilen hinter uns liegt. Das Merkwürdige an dieſer Erſcheinung iſt, daß das Flußwaſſer, welches von der Aequatorialſtrömung gepackt an der Küſte entlang nach Norden getrieben wird, noch auf ſo große Entfernungen hin einen Einfluß auf die Farbe des Meerwaſſers und auf den Seegang ausübt.

Die Inſel Tobago liegt vor uns. Am nächſten Morgen ſegeln wir nordwärts an der 1000 m hohen Nordküſte von Trinidad entlang, nach Port Spain. Als wir mit ſüdlichem Curs in die Straße zum Golf von Paria einſteuern, überfällt uns Stille und der ſtarke Strom treibt das Schiff auf die Küſte. Hier kann nur ein Anker helfen, wenngleich wir eine Waſſertiefe von 140 m haben. Einen ſchweren an einer Kette befeſtigten Anker können wir aber nicht werfen, wie wir in Funchal gehört haben, wir müſſen es daher mit einem kleinen Anker und einem ſtarken Hanftau verſuchen, und dieſe halten glücklicherweiſe die Fregatte. Ehe die Maſchine Dampf hat, kommt wieder ſo viel Wind durch, daß die Fahrt unter Segel fortgeſetzt werden kann, aber gleich hinterher wird das Schiff ohne irgendwelche Anzeichen von einer Bö überfallen, die es zum Kentern auf die Seite legt. Die Takelage iſt gefährdet, und ſchlimmer als dieſes, die „Najade“ ſelbſt iſt in größter Gefahr, denn das Waſſer ſtürzt ſtromweiſe mit ſolcher Gewalt in die unvorſichtigerweiſe offen gelaſſenen Seitenfenſter, daß ein nachträgliches Schließen derſelben unmöglich iſt. Doch es gelingt noch, die Segel rechtzeitig zu bergen, wenn dabei auch einige zerreißen und ein Mann

auf der Fockraa von der ſchlagenden Marsſchoot ſo wuchtige Schläge erhält, daß man nicht begreift, wie er ſich auf der Raa behaupten und langſam aus dem Bereich der Schoot retten kann. Iſt er auch am ganzen Körper verſchwollen, ſo kann er doch von Glück ſagen, daß er ohne Knochenbrüche und ohne Verletzung edler Organe davongekommen iſt.

Als wir mittags ankern, wird uns von einem Regierungsboot zugerufen, daß auf Trinidad die Pocken herrſchen. Die Verbindung mit dem Land wird nicht hergeſtellt und wir können ſomit weder die reizende, ſo viel gerühmte Umgebung von Port Spain beſichtigen, noch den ſehenswerthen Pechſee beſuchen.

Am folgenden Tag ſetzen wir nachmittags die Reiſe fort, um, an den Kleinen Antillen entlang ſegelnd, nach St. Thomas zu gelangen. Die zehntägige Reiſe, von welcher noch vier Tage auf den Aufenthalt in St. Vincent entfallen, iſt charakteriſtiſch für die reizvolle Winterfahrt in Weſtindien, wo man bei erträglicher Temperatur (durchſchnittlich nachts 23 bis 24°, bei einer höchſten Tageswärme von 28 bis 29°), heiterm Himmel und immer friſchem Wind faſt fortwährend eine der hohen, bis zu den Wolken hinanragenden und bis zu ihrem Kamm dichtbewaldeten ſchönen Inſeln ſieht. Wir halten uns auf dieſer Fahrt an der Leeſeite der Antillenkette ſo dicht unter Land, daß wir auch noch von dem hier ruhigern Waſſer Nutzen ziehen, und bleiben doch wieder ſo weit von ihm ab, daß wir den vollen Paſſatwind bekommen.

Am nächſten Morgen ſchon ſichten wir die Inſel Grenada, laufen während der Nacht an dieſer und am darauffolgenden Tag an den Grenadines entlang und ankern abends vor Kingstown auf St. Vincent. Man liegt hier in Lee der Inſel gegen den Seegang geſchützt; der Paſſatwind kommt aber trotzdem mit großer Friſche durch und macht die Temperatur zu einer ſo erträglichen, daß wir ſogar auf das Ausſpannen der Sonnenſegel verzichten können. Das Bild, welches man hier vor Kingstown von St. Vincent erhält, ähnelt ſehr demjenigen bei Funchal auf Madeira, wenn ſich hier auch alles in kleinern Verhältniſſen zeigt und der Eindruck kein ſo überwältigender iſt; auch fehlt das Leben auf dem Waſſer, welches die Rhede von Funchal ſo anziehend macht. Die Inſel ſcheint hauptſächlich mit Zuckerrohr bebaut zu ſein, wie die vielen mit Dampf betriebenen Zuckerraffinerien dies andeuten, doch ſieht man auch viel Cocospalmen. Vortreffliche Lebensmittel ſind hier zu haben und die Auswahl an Früchten iſt eine reiche.

Wir werden von dem engliſchen Gouverneur, ſeiner Gattin und den andern Beamtenfamilien in der liebenswürdigſten und gaſtfreieſten Weiſe aufgenommen, ſodaß die vier Tage unſers Aufenthalts auf das angenehmſte für uns verlaufen.

An dem Tag, nachdem wir St. Vincent wieder verlaſſen haben, paſſiren wir die Inſel St. Lucia, Martinique aber während der darauffolgenden Nacht, ſodaß wir ſie nicht zu Geſicht bekommen, und an dem zweiten Tag können wir uns an dem Anblick der Inſeln Dominica, Guadeloupe und Montſerrat erfreuen. Am dritten Tag ſegeln wir an Nevis, St. Chriſtopher und St. Euſtatius vorbei und am vierten ſehen wir mit Tagesanbruch vor uns St. Thomas, in weiterer Ferne einen Theil von Puertorico und zu unſerer Linken etwas achterlich Santa Cruz oder Ste. Croix, wie die Dänen die ihnen gehörige Inſel nennen. Mittags 12 Uhr ankern wir in dem ſchönen Hafen von St. Thomas, wo wir am nächſten Tag gleich zu Ehren des Geburtstags des Königs von Dänemark flaggen und ſalutiren. Der Hafen von St. Thomas wird durch mehrere tiefe Buchten gebildet, welche rund umſchloſſen von hohem Land und nur durch eine gemeinſame ſchmale Einfahrt mit dem Meer verbunden, ſichern Schutz gegen jeden Wind und Seegang geben. Und doch finden Schiffe hier gelegentlich ihren Untergang, wenn die Inſel von einer der mit Recht ſo gefürchteten Flutwellen heimgeſucht wird, deren Urſprung man hier wol nur auf ein unterſeeiſches Erdbeben oder einen eben ſolchen vulkaniſchen Ausbruch zurückführen kann. In einer geſchätzten Höhe von 60 bis 80 m ſtürmt dieſe Welle auf die Inſel los, zieht, vor dem Hafen angekommen, zunächſt das Waſſer aus dieſem heraus, ſodaß die Schiffe auf den Grund ſtoßen, und raſt dann mit vernichtender Gewalt in den Hafen und über die untere Stadt hinweg. In einem derartigen Fall ſoll ein Schiff mehrere hundert Meter in das Land getragen worden ſein. St. Thomas wird gelegentlich auch von Erdbeben und Orkanen heimgeſucht, und hieraus erklärt ſich die beſondere Bauart der Häuſer, deren Unterbau aus Stein und deren Oberbau aus Fachwerk beſteht. Das Mauerwerk ſoll dem Orkan Widerſtand leiſten und der leichtere Oberbau dem Erdbeben widerſtehen. Die Orkane, deren Auftreten ein ebenſo unregelmäßiges iſt, wie ihre Bahn meiſt dieſelbe bleibt, werden übrigens, ſeitdem St. Thomas mit andern Inſeln telegraphiſch verbunden iſt, vorher von den zuerſt heimgeſuchten Plätzen angemeldet, ſodaß die Einwohner Schutzmaßregeln treffen können.

Die Stadt liegt amphitheatraliſch auf einer Berglehne und bietet

von dem Hafen aus gesehen, mit den vielfach wie Schwalbennester an die steilen Wände angeklebten Häusern und den sie umschließenden stolzen Bergkuppen einen malerischen Anblick, wenn auch während des größten Theils des Jahrs die frischen Farben fehlen. Das Land ist, eine der wenigen Ausnahmen unter den westindischen Inseln, unfruchtbar: Wald fehlt ganz und die Berglehnen sind nur mit Gras überzogen, welches aber in der trockenen Jahreszeit verdorrt, sodaß die ganze Insel dann rothbraun erscheint. In der Stadt aber werden mit großer Mühe kleine Gärten unterhalten und die Bewohner finden für den Mangel einer schönen nähern Umgebung reichen Ersatz durch die herrliche Fernsicht, welche sie von ihren hochgelegenen Häusern aus auf das Meer und nach andern Inseln hin haben. Im Osten sieht man einen Theil der Jungfraueninseln, im Westen Puertorico und im Süden Ste. Croix. Während der Südabhang des gebirgigen Landes noch einigermaßen begangen werden kann, ist die Nordseite ganz steil und nur ein Weg führt zu der Magensbai, wo die eßbaren Schildkröten gefangen werden.

Der Hafen, welcher früher wegen seines stagnirenden Wassers für ungesund galt, neuerdings aber durch einen seitlich der Einfahrt eingeschnittenen künstlichen Durchbruch in gesundheitlicher Beziehung sehr gewonnen hat, ist wegen der Masse der in ihm auftretenden Haifische berüchtigt; was naturgemäß auch einschränkend auf die Benutzung der im Hafen befindlichen Badeanstalt wirkt, wennschon die Fische durch Schläge in das Wasser sich vertreiben lassen sollen. Hier gilt übrigens auch dieselbe Ansicht, wie an der Westküste von Afrika, daß der Hai keinen Neger angreifen soll.

Die jungen Herren der guten Gesellschaft betreiben hier den Haifischfang als Sport, indem sie ein todtes Pferd in den Hafen werfen lassen und dann von Booten aus mit Schuß- und Stichwaffen die auf den Cadaver stoßenden Fische zu tödten suchen.

Für Hundeliebhaber und solche, welche die Hundswuth mit dem Eintritt der heißen Jahreszeit in Zusammenhang bringen, mag die Angabe von Interesse sein, daß diese Krankheit auf St. Thomas noch nie beobachtet worden ist, wie ich auch sonst noch in keinem tropischen Land dieselbe habe erwähnen hören. Bekommt in den Tropen der Hund den Dreher mit Schaum vor dem Maul, dann schneidet man ihm ins Ohr oder beißt in dasselbe, wenn man kein Messer zur Hand hat, und die Krankheitserscheinung schwindet, sobald etwas Blut geflossen ist.

St. Thomas ist dänischer Besitz und wird von einem Civilgouverneur verwaltet, welchem eine militärische Besatzung von 30 Mann zur Verfügung steht. Die Bevölkerungszahl der Insel wird auf 12000 bis 14000 Seelen geschätzt, von welchen aber nur höchstens 2000 Weiße sind, während der Rest aus Negern und Mulatten besteht. Bekanntlich wurden alle westindischen Inseln früher mit Sklaven bewirthschaftet und aus dieser Zeit noch stammen die Massen von Farbigen, welche in bedeutender Mehrzahl diese Inseln bevölkern.

Die vornehme Gesellschaft hier besteht aus Engländern, Deutschen und Dänen, welche als Landes- und Umgangssprache die englische angenommen haben, während Dänisch nur für den Gerichtsverkehr vorgeschrieben ist. Das gesellige Leben und die damit im Zusammenhang stehende Gastfreundschaft sind sehr ausgeprägt, da die gebildeten Klassen neben ihrer geschäftlichen Thätigkeit nur in dieser Geselligkeit Zerstreuung finden. Zwei Clubs helfen die Gesellschaft zusammenhalten. Das einzige Vergnügen, welches die Herrschaften noch neben dem Reiten finden, besteht darin, abends auf dem Hafen eine Spazierfahrt zu machen und ihre Gedanken durch Gesang von dem alltäglichen Leben abzulenken.

Eine in den tropischen Ländern immer wiederkehrende Erscheinung, die Ueberfüllung europäischer Häuser mit farbigem Dienstpersonal finden wir auch hier. Neger und Mulatten sollen gute Dienstboten sein, nur muß man ihnen den Sonntagvormittag frei geben, damit sie während dieser wenigen Stunden ihrem Hang für Putz fröhnen können. Die schwarzen und gelben Herren erscheinen dann in schneeweißen Anzügen, weißen Glacéhandschuhen und schwarzem Cylinderhut, die Damen in möglichst modischen Kleidern und mit Sonnenschirm, obgleich ihre Wollperrücke ein besserer Schutz gegen die Sonne ist, als ihn nur irgendein Schirm geben kann. Die sich vornehmer dünkenden Weiber legen dann auch das sonst übliche bunte Kopftuch ab und setzen einen Strohhut auf. Affectirte äußere Würde und die strengste Beobachtung der Höflichkeitsformen, welche den Europäer zum Lachen reizen, gelten für vornehm und bilden den Maßstab für den Grad der feinen Erziehung unter diesen Caricaturen.

Schulen, welche den Europäern für ihre Kinder genügen könnten, gibt es hier nicht, auch thut es aus vielfachen Gründen nicht gut, die Kinder zu lang dem Einfluß des moralisch doch immer etwas verwilderten Gesindes zu überlassen; sie müssen daher schon in noch sehr jugendlichem Alter zur Erziehung nach Europa geschickt werden.

Digitized by Google

St. Thomas ist noch immer, wie früher zu seiner guten Zeit, Freihafen. Die sogenannte große Zeit der Insel, wo sie der Stapelplatz für den größten Theil des westindischen Archipels und einen großen Theil des centralamerikanischen Festlands war, gehört aber wol ebenso für immer der Vergangenheit an, wie dies auch zum Theil für Curaçao gilt, welches ehedem die Centralstelle für den Handel an der Nordküste Südamerikas war und jetzt auch nur noch geringe Bedeutung hat. Dies ist das Werk der Dampfschiffe.

In jenen noch nicht gar fern liegenden Zeiten, wo die Segelschiffe allein die Güter ferner Zonen holten und dafür europäische Erzeugnisse in die Fremde trugen, konnten diese nicht von einem kleinen Hafen zum andern segeln, um hier einige Säcke Kaffee und dort einige an Bord zu nehmen und dafür dann jedesmal etliche Kisten der von ihnen mitgebrachten Waaren zurückzulassen, weil keine Fracht derartige Unkosten hätte tragen können. Es mußten sich daher ganz von selbst bequem gelegene Centralstellen bilden, wo die großen von Europa kommenden Schiffe ihre Ladung ganz löschen und dafür volle neue Rückfracht empfangen konnten; wohin kleine Schiffe die von ihnen an verschiedenen Plätzen eingesammelten Güter brachten und von wo aus sie die verstreut liegenden Häfen wieder mit europäischer Waare versorgten.

Eine solche Centralstelle war natürlich nur als Freihafen denkbar, und nachdem Dänemark und Holland ihre Häfen auf St. Thomas bezw. Curaçao zu Freihäfen erklärt hatten, gelangten diese kleinern Plätze zu außerordentlicher Wichtigkeit, wo nicht nur der Güterverkehr und das gesellschaftliche Leben zusammenfloß, sondern sie wurden auch zu Knotenpunkten für die großen Postdampferlinien. Diese kleinen, unfruchtbaren Inseln verwandelten sich infolge des Handels und Wandels und der sehr hohen Hafenabgaben, welche die Schiffe zu zahlen hatten, in wahre Goldgruben für ihre Besitzer, obgleich keine Zölle erhoben wurden.

Jetzt aber ist dies alles anders geworden. Eine neue Dampferlinie entstand nach der andern und die großen Dampfschiffe begnügten sich nicht damit, nur die wichtigsten Plätze anzulaufen, sondern spannten ihre Netze immer weiter aus, sodaß jetzt die gegen früher sehr viel schnellere Verfrachtung auch noch erheblich billiger geworden ist, weil nicht nur die Zwischenfracht aufgehört hat, sondern auch die bisher an das vermittelnde Haus gezahlten Gebühren in Wegfall gekommen sind.

Digitized by Google

So ist es in den einst mit Schiffen stets überfüllten Häfen immer stiller geworden, und jetzt laufen nur einzelne Postdampfer sie noch an, während früher keiner an ihnen vorbeifahren durfte.

Wenn St. Thomas auch keine Lebensmittel producirt, so finden wir dieselben doch in vorzüglicher Güte vor, da sie regelmäßig von andern Häfen eingeführt werden. An frischem Fleisch, Früchten, Eis und Bier ist kein Mangel, sodaß wir den Hafen nach einem mehrtägigen Aufenthalt auch in dieser Hinsicht befriedigt wieder verlassen können.

Von St. Thomas setzen wir unsern Curs nach dem an der Südostküste von Jamaika gelegenen englischen Kriegshafen Port Royal, welcher als der Vorhafen von Kingston angesehen werden kann. Vier Tage währt die Fahrt und dauernd befinden wir uns in Sicht von Land, das wir, mit unserm geraden Curs an den Südküsten von Puertorico (über 1000 m hoch) und Haiti oder St. Domingo (über 3000 m hoch) entlang segelnd auf 20, 40 und 60 Seemeilen Entfernung passiren, je nachdem die Küste weiter nach Süden vorspringt oder nach Norden zurücktritt.

In diese Zeit fällt auch ein Donnerstag, und diese Gelegenheit wollen wir benutzen, um einer Kleidermusterung beizuwohnen, weil wir dann das gesammte Kriegsschiffsleben kennen gelernt haben.

Die Kleiderwirthschaft in der Marine weicht erheblich von derjenigen in der Armee ab, weil die Marinemannschaften Kleidergelder erhalten und dadurch die ihnen gelieferten Bekleidungsstücke ihr persönliches Eigenthum werden. Die Einrichtung ist noch nicht ganz 20 Jahre alt und wurde nach dem seit langen Jahren in der englischen Marine bestehenden Vorbild getroffen, weil sie durch die eigenartigen Verhältnisse des Schiffslebens gefordert wurde. Sie hat sich auch glänzend bewährt, denn die Leute gehen jetzt nicht nur besser angezogen als früher und besitzen bei ihrer Entlassung ein Werthobject von 100 bis 150 Mark, sondern die jährlich an sie gezahlten Kleidergelder und die sonstigen staatlichen Aufwendungen bleiben auch unter dem Satz, welcher vordem seitens des Fiscus für die Bekleidung aufgewendet werden mußte, und die Verwaltung auf dem Schiff hat sich in merkbarer Weise vereinfacht. Auch darf man nicht vergessen, daß der Mann jetzt an Bord etwas hat, was seine stete Sorge erfordert, und daß die Erhaltung seines Eigenthums ihm manche Stunde, welche früher der Langeweile gehörte, versüßt.

Als die Bekleidung noch fiscalisch war, mußte über jedes einzelne

in Verluſt oder zu Schaden gekommene Stück ein Verluſt- bezw. Beſchädigungsprotokoll aufgenommen und in jedem einzelnen Fall mußte auch noch die Schuldfrage erwogen und beziehentlich ein Strafmaß feſtgeſetzt werden. Ebenſo war es erforderlich, daß über die durch die gewöhnliche Abnutzung unbrauchbar gewordenen Stücke beſondere Liſten aufgeſtellt wurden, ſodaß dieſer Zweig der Verwaltung nicht nur ſehr viel Zeit in Anſpruch nahm, ſondern auch viel Aerger und Misſtimmung verurſachte. Denn es liegt in der Art des Schiffslebens, daß die Kleider ſehr in Anſpruch genommen und in der Takelage häufig zerriſſen werden, daß Farbe und Theerflecken gar nicht zu vermeiden ſind, und daß bei ſtarkem Wind häufig Verluſte und Beſchädigungen an den Zeugleinen vorkommen.

Jetzt hat jeder Mann ein Intereſſe daran, ſein Eigenthum zu ſchonen, und verliert er ein Stück ohne ſeine Schuld, oder wird es durch außergewöhnliche Zufälle beſchädigt, dann erhält er von dem Schiff Erſatz dafür.

Die Bekleidungsfrage iſt nun in der Weiſe geregelt, daß der Mann bei ſeinem Dienſteintritt vorſchriftsmäßig ausgeſtattet und der Geldwerth der verabfolgten Kleider ihm vorläufig als Schuld angeſchrieben wird. Die ordentlichen Menſchen ſind dann nach ſpäteſtens $1\frac{1}{2}$ Jahren, die weniger ordentlichen nach 2 Jahren ſchuldenfrei und beſitzen ihre Kleider als Eigenthum; liederliche müſſen ſich allerdings im letzten Dienſtjahr zuweilen noch Abzüge von ihrer Löhnung gefallen laſſen.

Das Schiff führt genügende Kleidervorräthe mit, um allen Abgang zu decken; der Mann kann ſich aus dieſen aber nicht nach ſeinem Belieben neue Stücke geben laſſen, ſondern der Diviſionsoffizier prüft ſeine Forderung und ſeinen Kleiderbeſtand und danach überzeugt ſich auch noch der Commandant von der Nothwendigkeit einer Neuausgabe, damit einerſeits die Vorräthe nicht übermäßig angegriffen und andererſeits die Leute in der Behandlung ihrer Kleidungsſtücke richtig erzogen werden und daß bei allen Diviſionen ein gleichmäßiges Verfahren eingehalten wird.

Dieſe Donnerstagskleidermuſterung dient nun aber nicht nur allein der Ergänzung in Abgang gekommener Stücke, denn dies würde füglich mit dem Zeugflicken verbunden werden können, ſondern vornehmlich dem Zweck, dem Mann durch eine beſonders für dieſen Dienſtzweig angeſetzte Zeit die Wichtigkeit zu lehren, welche der Bekleidung überhaupt beigelegt wird; auch werden mit dieſer Muſterung andere

wichtige Dinge verbunden, welche ſonſt mit dieſer Sorgſamkeit gar nicht zur Ausführung kommen können.

Gleich nach der Vormittagsmuſterung werden zunächſt ſämmtliche Hängematten aus den Kaſten genommen und aufgeſchnürt, die Matratzen und Decken werden geklopft und dann an Zeugleinen aufgehängt, damit die Sonne und der friſche Wind das Bettzeug ordentlich auslüften. Dies iſt heutzutage um ſo nothwendiger, weil die Marinen aus nichtigen, ſogenannten Schönheitsgründen, die Hängemattkaſten an der Außenſeite mit Blech zubauen, wodurch die Hängematten den ganzen Tag über in dieſen Backöfen ſchmoren und auch hier nicht mehr lüften können, was früher dadurch möglich war, daß man die aus geöltem Segeltuch beſtehende obere Decke der Kaſten aufrollte. Hoffentlich wird die Zeit bald kommen, wo dieſe der Geſundheit ſo ſchädlichen, eiſernen Hängemattskaſtendeckel wieder abgeſchafft werden.

Sobald dieſe Arbeit beendet iſt, holen die Mannſchaften ihre Kleiderkiſten an Deck und nehmen den ihnen angewieſenen Platz ein. Das erſte, was nun geſchieht, iſt, daß die Kleider ſchnell ausgepackt und die aus denſelben und den Kiſten heräusfallenden unzähligen Schaben nach Möglichkeit getödtet werden. Dieſes Ungeziefer iſt in Rio mit dem Proviant an Bord gekommen, hat ſich inzwiſchen zu Millionen vermehrt, und wie die Vermehrung weiter vorſchreiten kann, läßt ſich aus der Thatſache erſehen, daß aus jedem Schabenei 42 Junge kriechen. Glücklicherweiſe gewöhnt man ſich an dieſe Thiere und an den von ihnen ausgehenden Geruch einigermaßen, denn ſonſt wäre ein längerer Aufenthalt in den Tropen auf einem Schiff gar nicht denkbar. Vielleicht iſt gerade die impertinente Aufdringlichkeit dieſer Thiere die Urſache der leichten Gewöhnung. Verläßt man morgens ſein Bett, dann laufen zunächſt auf dem Fußboden der Kammer Scharen von dieſen Thieren auseinander und verkriechen ſich in die feinſten Ritzen. Ehe man ſeine Schuhe anzieht, muß man ſie erſt durch Ausklopfen von dem Ungeziefer reinigen; ehe man ſich wäſcht, muß man einige aus der Waſchſchüſſel fiſchen; ehe man die Zahn- und Haarbürſte benutzt, muß man ſie ſtark aufklopfen, worauf Schaben von jeder Größe und jedem Alter zwiſchen den Borſten herauspurzeln und ſchleunigſt weglaufen. Jede Schublade, die man öffnet, wimmelt von dieſen braunen Geſellen; jeder Gegenſtand, den man in die Hand nimmt, iſt von ihnen bewohnt; aus dem friſch gewaſchenen Taſchentuch, das man entfaltet, fallen ſicher einige hinaus.

Hat nun das Geſchlage und Getrete nach dem Auspacken der

Kiſten erſt ſein Ende gefunden, dann werden die Kleider von den Offizieren nachgeſehen, demnächſt ausgeklopft und in die Sonne gelegt, und danach gehen die Leute der Freiwache in das Zwiſchendeck, um die Stellagen der Kleiderkiſten zu reinigen und von dem vorgenannten Ungeziefer zu ſäubern, wobei dann auch die Hühner mit Eifer helfen. Man ſollte dieſe armen Thiere auf jedem Schiff mit hierzu heranziehen, weil ſie ſich ſehr nützlich machen und dabei doch einmal naturgemäße Nahrung und Bewegung finden. Iſt dieſe Arbeit auch beendet, dann wird noch das Reſervetauwerk an Deck gebracht, hier gebürſtet und geſchlagen, damit die Schaben aus den Ritzen herauskommen und getödtet werden können.

Mit dieſen Arbeiten und dem regelmäßigen, abwechſelnden Auspacken der Laſten kann man allein der zu großen Vermehrung dieſer Plagegeiſter ſteuern.

Digitized by Google

12. Von Westindien nach Europa.

Gewaltig und mächtig steht beim Werden des Tages ein mit scharfen Umrissen gezeichnetes Bergland vor uns. Aus der blauen Flut streben in den blauen Aether hinein die „Blauen Berge", welche den östlichen Theil der Insel Jamaika bilden und sich bis zu 2300 m über den Meeresspiegel erheben. Durch den bläulichen Duft, welcher wie ein Schleier das Land umhüllt, schimmert das ewig jugendliche Grün des die Berglehnen bedeckenden, unermeßlich erscheinenden Urwalds hindurch. Frisch weht der Wind und eilig jagen die Meereswogen zu dem Land, zu den Füßen des Riesen hin. Warm und liebkosend ruht der goldige Hauch der Sonnenstrahlen auf dem massigen Inselland.

Nicht lange währt es, dann tritt Morant Point, die flach auslaufende östliche Spitze von Jamaika, ebenfalls über den Horizont, mit dem schlanken, aus Stein gebildeten Leuchtthurm, dessen Feuer uns schon während der letzten Nachtstunden ein sicherer Leitstern gewesen war.

Um 8 Uhr vormittags befinden wir uns in der Nähe der Landspitze, wo wir von einem Lootsenfahrzeug einen Lootsen für Port Royal nehmen, weil die zwischen Korallen- und Sandbänken hindurchführende Einfahrt zu dem Hafen eine schwierige ist. Noch 40 Seemeilen haben wir bis zum Hafen abzusegeln; nach 6 Stunden sind wir vor der Einfahrt angelangt und erkennen nun zwischen mehrern Kriegsschiffen auch eine Fregatte mit der deutschen Flagge, worauf wir, der Vorschrift gemäß, ein aus drei Flaggen zusammengestelltes Signal am Fockmast heißen, welches nach dem Signalbuch unsern Namen „Najade" wiedergibt. Auf unserm Kameraden geht nun ein gleiches Signal auf, aus dem wir ersehen, daß die Fregatte die „Antilope" ist, welche gleichzeitig mit uns die Heimat verlassen hat, um in Westindien Sta-

Digitized by Google

tion zu nehmen. Sobald wir den Ankerplatz erreicht haben, kommt der im Dienstalter jüngere Commandant der „Antilope" zu unserm Schiff, um sich bei seinem ältern Kameraden zu melden und ihm die Mittheilung zu machen, daß er von Berlin aus Anweisung erhalten habe, sich bis auf weiteres unter seinen Befehl zu stellen. Unsere Post, welche der Herr gleich mitgebracht hat, gibt nähern Aufschluß dahin, daß die beiden Schiffe die Erledigung einer schon seit längerer Zeit schwebenden Streitfrage von der haitischen Regierung erzwingen sollen.

Nachdem die üblichen Begrüßungen zwischen den verschiedenen Schiffen stattgefunden haben, der Commandant seine Besuche gemacht und die Gegenbesuche empfangen hat, begibt sich auch eine aus mehrern Mitgliedern der Offiziermesse bestehende Abordnung auf den Weg, um die Herren der „Antilope" zu besuchen und gesellschaftliche Beziehungen mit den Offizieren der englischen Kriegsschiffe und denjenigen am Land anzubahnen. Es ist dies eine Form, welche überall da beobachtet wird, wo die zwischen den verschiedenen Ländern bestehenden nationalen Beziehungen einen nähern Verkehr erlauben oder wünschenswerth machen.

Da die Ergänzung unserer Kohlen-, Proviant- und Materialvorräthe mehrere Tage beansprucht, so finden wir Gelegenheit, auch Kingston, die jetzige Hauptstadt von Jamaika, zu besuchen und von hier aus zwei Ausflüge in das Innere der Insel zu unternehmen, denn Port Royal bietet nichts Sehenswerthes. Der Hafen, welcher nur von Kriegsschiffen besucht wird, nur durch die Werftanlagen der englischen Kriegsmarine Bedeutung hat, liegt an der westlichen Spitze einer 7 Seemeilen langen und durchschnittlich 600 m breiten Halbinsel, welche sich von dem Hauptland aus in der Richtung von Ost nach West erstreckt und in Gestalt eines natürlichen Dammes den vorzüglichen Hafen von Kingston bildet. Die sandige Halbinsel ist vorzugsweise mit Mangrovegebüsch und riesigen Cacteen bestanden, bei den Wohnstätten der Menschen findet man auch einige Cocospalmen.

Kingston ist eine regelmäßig gebaute Stadt mit breiten, aber ungepflasterten Straßen, sodaß dieselben bei starkem Regen kaum begehbar sind. Die Häuser sind aus Backsteinen erbaut, haben in der Regel zwei Stockwerke, ein Erd- und ein Obergeschoß, und werden an der Straßenseite von einem Säulengang, welcher für den Oberstock eine gedeckte Galerie trägt, beschattet. Die Einwohnerzahl beträgt 33000 Seelen, von welchen wahrscheinlich nur ein Sechstel Weiße,

Digitized by Google

welche jetzt noch etwa 8000 Einwohner zählt, nehmen, und man kann den Ausflug entweder ganz zu Wagen machen, oder aber die 20 km lange Strecke bis Spanish-Town mit der Eisenbahn zurücklegen.

Wir wählen das erstere, wenn auch theurere Beförderungsmittel, weil man so doch einen bessern Ueberblick über die Landschaft erhält, die Fahrt im Wagen kühler ist und man auch in der Ausnutzung der Zeit unabhängiger bleibt.

Morgens 6 Uhr in der ersten Tagesfrische verlassen wir in einem leichten, mit Sonnendach versehenen Fuhrwerk die Hafenstadt. Der Weg führt anfänglich noch an der Meeresküste entlang und wir erfreuen uns an dem schönen Fernblick über das Meer, welcher für den Seemann, wenn er ihn, frisch vom Schiff kommend, vom Land aus genießen kann, immer einen ganz besondern Reiz hat. Dieser mag darin liegen, daß man das Feld, auf welchem man ohne Unterbrechung sein schweres Tagwerk vollbringen muß, vor Augen hat und sich doch so fern von ihm weiß. Man hat einen Tag Urlaub, das Schiff mit seinem täglichen Einerlei liegt hinter einem und die Entfernung von ihm wächst mit jedem Schritt, welchen die in schlankem Trabe dahineilenden Pferde machen. Man empfindet nicht nur die kurze Freiheit, sondern man sieht sie auch mit wachen Augen vor sich liegen.

Bald wechselt das Landschaftsbild. Auf guter ebener Straße rollen wir zwischen grünen Feldern, welche in der Mehrzahl wol mit Zuckerrohr und Bohnen bestanden sind, den hohen Berglehnen entgegen, welche die Liguanea-Ebene, die hier und da von niedrigen bewaldeten Höhenzügen durchschnitten wird, in weitem Bogen umfassen. Viele Menschen sehen wir auf der Landstraße, Neger und Mulatten, vereinzelt auch braune Gestalten mit fremdartigen, aber edlern Gesichtszügen, welche der Kutscher Indianer, noch reine Abkömmlinge der Ureinwohner, nennt; Weiße begegnen uns aber nicht. Man kommt hier ebenso wenig, wie auf den meisten westindischen Inseln zu der Empfindung, sich in einem von Europäern beherrschten Land zu befinden, sondern kann eher diese schwarzen und braunen Menschen für die Herren halten. Es erscheint als eine merkwürdige Fügung, daß die Europäer, welche vor langen Jahren den Ureinwohnern ihr Land weggenommen haben, dieses infolge der frühern Sklavenwirthschaft und darauf folgender Aufhebung der Sklaverei zum größten Theil den Afrikanern gegeben haben, denn bei der großen Vermehrungsfähigkeit und Bedürfnißlosigkeit dieser Rasse kann es als wahrscheinlich gelten, daß diese dereinst, wie schon auf Haiti, den ganzen Besitz an sich reißen

Digitized by Google

wird. Oder aber es wird nach Lostrennung dieſer Inſeln von ihren europäiſchen Herren eine Miſchraſſe zur Herrſchaft gelangen, welche, ähnlich wie in den centralamerikaniſchen Freiſtaaten, durch die Noth gezwungen alle modernen Humanitätsideen über den Haufen wirft und die arbeitsſcheuen Neger mit dem Schwert zur Arbeit zwingt oder ſie vernichtet, wenn nicht gar die Europäer ſelbſt infolge Uebervölkerung ihres Erdtheils und der andern von ihnen vorläufig in Beſitz genommenen Länder gezwungen werden, dasjenige kämpfend wiederzunehmen, was ſie beſſer rechtzeitig hätten feſthalten ſollen, wenn auch mit Mitteln, die den theilweiſe ſentimentalen Anſchauungen unſerer Zeit nicht ganz entſprechen. Thatſache iſt, daß die Zahl der Weißen ſeit Abſchaffung der Sklaverei ſtetig abnimmt und die Zahl der Schwarzen und Farbigen ebenſo ſtetig wächſt. Die Weißen finden keine oder doch nicht mehr genügende Arbeitskräfte, um ihre Plantagen ſo bebauen zu können, daß ſie noch Nutzen aus ihnen ziehen, und geben daher ihren alten Beſitz lieber auf, welcher dann den Negern zufällt.

Nach zweiſtündiger Fahrt ſind wir innerhalb der Mauern von Spaniſh-Town und befinden uns auf einmal in einer andern Welt, da die maſſigen, ſtolzen Gebäude und vor allem die große Kirche uns an die Zeit der ſpaniſchen Herrſchaft gemahnen, denn die ganze Stadt hat ſich noch ihren ſpaniſchen Charakter bewahrt.

Nachdem wir gefrühſtückt, unſere Pferde die erforderliche Ruhe gehabt haben, treten wir auf einer guten Straße, die gerade zu den Bergen hinführt, die eigentliche Fahrt nach dem Bog-Walk an und nach Ablauf einer halben Stunde ſind wir ſchon in einem engen Thal, ich möchte ſagen: in einer engen Schlucht, da Fluß und Weg, jeder vielleicht 4 m breit, ſich gerade in die Sohle theilen und zu den Seiten die Bergwände ſteil, vielfach nahezu ſenkrecht in die Höhe ſteigen. Das Auge findet, wenn man ſchnellfahrend in die Schlucht eintritt, reiche Ueberraſchung; ein feenhaftes Bild liegt plötzlich vor ihm. Es iſt ſchwer zu ſagen, was einen zunächſt mehr berückt oder feſſelt. Iſt es der ſchneeweiß erſcheinende Weg, welcher ſich aus grüner Umrahmung mit blendender Gewalt dem Auge entgegendrängt? Iſt es der in ſchnellem Lauf über blitzendes Steingeröll hinſtürmende bläulichgrüne Fluß, welcher mit ſeinem kryſtallklaren Waſſer den erhitzten Fremdling in ſein kühlendes Bett einladet? Sind es die ſteilen 100 bis 200 m hohen dichtbelaubten Felswände, oder iſt es der Hang, zu erforſchen, wie es möglich iſt, daß aus dieſen ſteilen Wänden nicht nur Gräſer und Büſche, ſondern auch ganze Wälder hoher Bäume

Digitized by Google

herauswachsen? Ist es die lauschige Stille, welche den Wanderer zu längerer Rast verlockt, oder locken das Auge am meisten die duftig zarten Blätter der theilweise in anmuthigen Linien den Fluß überdachenden Bambusstauden, die Farrn, Ranken und Blumen, welche seine Ufer, die Seiten des Wegs umsäumen und in Verbindung mit den im Wasserlauf liegenden weißen Felsblöcken die prächtigsten Bilder schaffen?

Ich weiß es nicht mehr, was mich damals am meisten entzückt hat, nur dessen erinnere ich mich, daß wir, mein Begleiter und ich, stumm die üppige Pracht bewunderten, welche plötzlich vor uns erschlossen war, und erst nach einer geraumen Weile gleichzeitig dem Kutscher „Halt" geboten, weil wir das übereinstimmende Bedürfniß empfanden, den Wagen zu verlassen, um gehend das schöne Bild um so besser genießen und in uns aufnehmen zu können.

Selbstverständlich nehmen wir an einer geeigneten Stelle auch ein erfrischendes Bad und denken zu rechter Zeit an den Rückweg, da wir kein weiteres Ziel vor uns haben und sich bei den verschiedenen Wegbiegungen nur immer dasselbe Bild in anderer Gestalt zeigt.

In einem kleinen Ort Lindstead nehmen wir das Luncheon ein und abends 7 Uhr sind wir wieder in Kingston.

Als Maßstab für die Preise auf Jamaika mögen die folgenden Angaben dienen: der Wagen kostete 48, Trinkgeld für den Kutscher 3, das einfache, aber gute Frühstück in Spanish-Town 8 und das schlechte Luncheon in Lindstead 12 Schilling.

All das, was wir im Bog-Walk und auf dem Weg dahin gesehen haben, gibt uns aber noch kein vollkommenes Bild von den Schönheiten der Insel; wollen wir diese ganz kennen lernen, dann müssen wir auch noch auf die Berge wandern und von der Höhe auf das großartige Panorama herabschauen.

Für die Bergwanderung wird uns, wie stets dem Fremden, der Weg nach dem St. Catherines-Pik empfohlen und wol mit Recht, denn man findet hier nicht nur gebahnte Wege, sondern auch so schöne Fernsichten, daß man kaum zu der Vorstellung kommen kann, anderwärts sei noch Schöneres zu sehen.

In der ersten Frühe eines Morgens fahren wir wieder in einem Wagen auf einer Landstraße, welche, die Ebene quer durchschneidend, den Bergen entgegenführt und bald zu steigen anfängt. Nach etwa $1^1/_2$ Stunde finden wir, auf mäßiger Höhe angelangt, im Wald eine Lichtung mit einem Gasthaus, wo wir den Wagen verlassen, um uns

Digitized by Google

zunächst mit Speise und Trank zu erfrischen. Die vorher bestellten Reitpferde und ein Esel für unsern Mundvorrath erwarten uns bereits hier.

Auf der vor dem Haus liegenden breiten Veranda steht auch der Tisch für uns gedeckt, und ein seltener Genuß ist es für Menschen, die wie wir seit langer Zeit kaum etwas anderes als die in einem Schiffsrumpf schließlich doch erschlaffende Hitze der Tropen kennen, hier angesichts der sich in den Wolken verlierenden Berge Platz nehmen zu können, den Duft der sie umgebenden großen Waldungen einzuathmen und ihre Körper in der mit Nachtthau noch durchtränkten Morgenfrische, welche einem zeitweise ein leichtes Frösteln abringt, zu baden, denn die Sonne steht noch nicht so hoch, um mit ihren Strahlen diesen Platz schon erreichen zu können. Groß und rein ist die uns umgebende Natur, erhaben die Stille, welche auf Berg und Thal ruht. Vortrefflich schmeckt uns das gute Frühstück und unsere Unterhaltung beschränkt sich auf Aeußerungen des Entzückens, welches die Umgebung in uns erregt. Bald aber streifen die ersten Sonnenstrahlen über den im Osten liegenden Bergkamm; sie mahnen uns an den Aufbruch, da wir die Morgenkühle noch für den Ritt benutzen wollen. Der Eseltreiber hat bereits mit Hülfe unsers Kutschers den von uns mitgebrachten Mundvorrath auf sein Thier gepackt, und unser Führer steht mit den beiden Pferden an der Verandatreppe; so können wir ohne weitern Aufenthalt die Wanderung antreten.

In gehobener Stimmung verlassen wir das gastliche Haus und reiten auf schmalem Pfad in den hohen schönen Wald ein, welcher uns mit ernster Ruhe und doch freundlich lachend aufnimmt, denn Menschen, welche fröhlichen, leichten Herzens seine Tiefen aufsuchen, finden auch in dieser Abgeschiedenheit den Widerschein ihrer eigenen Empfindungen. Geheimnißvoll flüstern die Blätter in den vom Landwind durchrauschten Baumwipfeln.

Die erste noch ebenere Wegstrecke legen die kleinen Thiere mit frischem Stallmuth in munterm Trab zurück, welchen wir uns gern gefallen lassen, da die ungewohnte Bewegung uns selbst Freude macht; aber lange währt diese Gangart nicht, denn der Weg wird so steil, daß wir lieber selbst absteigen möchten, um den Pferden das Klettern zu erleichtern, und dies nur deshalb nicht ausführen, weil wir zu heiß werden würden.

Die Straße führt meist an tiefen, bewaldeten Abgründen vorbei und wird auf ihrer andern Seite von steilen Bergwänden begrenzt,

wie dies immer bei solchen Gebirgspfaden der Fall ist, weil an den Berglehnen der kürzere Weg gefunden wird, oder ein solcher, der nicht zu steil führt, nur hier ausgehauen werden kann. Man muß daher durchaus sichere Reitthiere benutzen, und auch diese schützen einen nicht immer gegen Gefahr. So stürzte vor Jahren auf diesem Weg einer unserer Seecadetten, welche in der Regel von Kingston aus den St. Catherines-Pik besuchen, mit seinem Thier ab. Er selbst blieb glücklicherweise in einem Busch am Abhang hängen und konnte, wenn auch mit mancherlei Mühen, gerettet werden, das Pferd aber wurde später in dem Grund unten zerschmettert aufgefunden.

Einförmig, langweilig und ermüdend ist der Ritt für jeden, der keinen Sinn für die Schönheiten der Natur hat; aber farben- und bilderreich ist er für den, welcher sich gern an Gottes Werken erfreut.

Mit sichern Schritten tragen uns die guten, geduldigen und ausdauernden Pferdchen bergauf. Vorsichtig klettern sie über treppenartige Stufen hinweg oder umgehen die größern, aus dem Weg vorspringenden Felsrücken. Ganz selbständig handeln sie und wollen keinerlei Führung, sodaß man sich wol vorstellen kann, wie sie gepeinigt werden, wenn Reitersleute, wie es die Cadetten sind, auf ihnen sitzen, die ihr Thier gern führen wollen, anstatt ihm vertrauensvoll den Zügel zu überlassen. Gewöhnlich dauert dies allerdings nicht lange, denn der Weg ist so steil, daß der Reiter vollen Schenkeldruck gebraucht, um nicht aus dem Sattel zu rutschen, und er wird bald so müde, daß er nicht mehr daran denkt, sein Pferd zu quälen, sondern seine Hände lieber dazu benutzt, sich an dem Sattel festzuhalten und sich so seinen Sitz etwas zu erleichtern.

Der Weg ist meist überschattet von hohen dicht belaubten Bäumen, die, wie schon angedeutet, ebensowol aus dem nach unten abfallenden Abhang herauswachsen, wie sie die nach oben erstreckende Wand bedecken: er ist ja an der steilen Berglehne aus dem Urwald herausgehauen und theilweise auch aus Felsblöcken herausgesprengt. Höchst malerisch und erfrischend wirken diese mit saftigem Grün überwucherten Steinblöcke namentlich dann, wenn die Thalsohle sich an der einen oder andern Stelle vorübergehend hebt und nun zu dem Bild noch ein aus Steinen und grünem Laub hervorbrechender kleiner Wasserfall mit seinem anmuthigen Geplauder hinzutritt.

Vielerlei gibt es auf dem Weg zu sehen und zu beobachten: Die an Formen und Farben reiche Pflanzenwelt; das nimmer ruhende Treiben der Insekten, die mit ihrem Summen den Wald beleben; und

die großartigen Fernsichten, welche uns gelegentlich geboten werden, entweder von einem ganz freien Punkt aus, oder durch eine schmale Lichtung, welche von zwei Baumstämmen gebildet wird und sich wie ein von Pflanzenranken umkränztes Fenster darstellt, da die üppigen Schmarotzer, welche die Bäume umsponnen haben und von dem Geäst des einen zu demjenigen des andern hinübergeklettert sind, auch in langen Ranken von oben wieder herniederfallen. Wir sehen dann in weiterer Ferne eine riesige Bergwand den Horizont begrenzen und unter uns die sich weithin ausbreitenden grünbelaubten Rücken und Thäler, deren Laubgewand weich wie eine Decke aus Seidenflocken auf ihnen liegt.

Nach ungefähr zweistündigem Ritt verlassen wir den schattigen Waldweg und kommen in einen theilweis ausgeholzten Gebirgskessel, wo auf einem der Abhänge die Militärcolonie Newcastle mit ihren einstöckigen, kleinen, weißen Häusern und ihren Zelten vor uns liegt. Es ist ein etwas entlegener Posten, wo die Offiziere ebenso wie die Unteroffiziere und Gemeinen mit ihren Frauen und Kindern fern von dem Getriebe der Welt ein beschauliches, vielleicht aber auch ein Dasein voller Streit und Hader führen. Zu den begehrenswerthen Lebensgenüssen wird ein derartiger Tropenaufenthalt schwerlich gehören. Ueberwältigend ist allerdings die Großartigkeit der Natur, welche das Auge von dieser Stelle aus umfaßt; aber wahrscheinlich werden die Menschen, welche dauernd oder doch für einige Jahre hier leben, gar nicht dazu kommen, das Schöne, das vor ihnen liegt, so recht zu erfassen und zu würdigen.

Wir verzichten auf einen Besuch der Niederlassung, da wir uns doch zu erkennen geben müßten und dann wahrscheinlich von den englischen Offizieren für den Tag festgehalten würden, was nicht in unsern Wünschen liegt; aber auch sonst unausführbar sein würde, weil wir nicht die Kleidungsstücke mit uns führen, in denen allein wir zur Tafel erscheinen dürften.

Gleich hinter Newcastle führt der Weg an einer schönen Berglehne entlang, von wo man einen freien Ueberblick über die tiefer gelegene gebirgige Landschaft hat. Hier finden wir am Waldessaum zu unserer Ueberraschung zwischen Gräsern und Ranken auch dunkelrothe, reife Walderdbeeren, welche uns verlocken, von den Pferden abzusteigen, um einige der seltenen Früchte zu pflücken. Wir legen dann auch das letzte halbstündige Wegestück bis zum Pik auf der guten Straße zu Fuß zurück.

Digitized by Google

Wir sind am Ziel. Vor uns liegt ein kleiner, etwa 20 m hoher Kegel, der ganz aus Laub zu bestehen scheint, das vorzugsweise der Klasse der Farrn angehört. Kleine und große Arten dieser duftigen Pflanzen vermengen sich mit den Ranken anderer zu einem undurchdringlichen Gewirr, aus dem die hohen schlanken Stämme der Baumfarrn mit ihren palmenartigen Kronen hervorragen, während die prächtigen Wedel jüngerer Bäume weich auf dem übrigen Laub liegen. Die grünen Blätter und Blättchen sind mit Thautropfen übersäet, sie ruhen in einem Bett von grauem Nebel, welcher das ganze Innere des Kegels auszufüllen scheint und bei jedem Luftzug träge hin- und herwogt. Ein tieferes Eindringen in diese Pflanzenwelt erscheint uns nicht räthlich. Wie die Grabstätte einer altheidnischen Gottheit liegt hier, umgeben von feierlichem Frieden, der geheimnißvolle Hügel in der Höhe über Berg, Thal und Wald.

Wir betreten am Fuß des Kegels einen mit Rasen bedeckten terrassenartigen Platz, von welchem wir über Thäler und Abgründe hinweg bis zu dem hohen Kamm der Blauen Berge sehen; wir wenden uns etwas links und sehen unter uns hohe und niedrigere Berggipfel; wir wenden uns noch weiter und der Blick schweift über ganze Gebirge, die allmählich abflachend sich bis zur Meeresküste senken, hin bis zum Meere selbst.

Die Farben des Bildes sind nur grün, blau und weiß. Das ganze Land ist mit dem grünen Laub der unermeßlichen Waldungen überzogen, Meer und Himmel sind blau, weiß sind die Wolken. Menschliche Wohnungen oder sonstige Menschenwerke sind nicht zu sehen.

Nachdem wir uns etwas wärmer gekleidet und auf ausgebreitete Decken gelagert haben, wird in Gemeinschaft mit den Führern das mitgebrachte Frühstück verzehrt und dann machen wir uns wieder auf den Rückweg, der uns eher, als wir ahnen konnten, mit den Beschwerden einer derartigen Gebirgswanderung bekannt macht. Das Reiten bergauf war schon anstrengend, bergab ist es eine wahre Folter und der spätere Versuch, mit den eigenen Füßen zu marschiren, glückt uns auch nicht mehr, weil wir schon zu zerschlagen sind, um es lange aushalten zu können. Als eine wahre Wohlthat empfinden wir es, sobald wir erst wieder bequem hingestreckt in unserm Wagen sitzen und auf ebener Landstraße hinrollen.

Hier finden wir noch Gelegenheit, ein junges, etwa 16jähriges Negermädchen zu bewundern, das, als wir an einem Trupp zur Stadt ziehender Wäscherinnen vorbeifahren, schnell ihre Röcke bis über das

Digitized by Google

Knie schürzt und nun ungefähr zehn Minuten lang mit uns um die Wette läuft. Sie trägt dabei nicht nur einen großen Korb mit Wäsche auf dem Kopf, welchen sie frei balancirt, sondern unterhält sich auch während der ganzen Zeit lachend mit uns und dem Kutscher, welcher die Pferde tüchtig antreibt, um der übermüthigen schwarzen Dirne vorzukommen. Es ist ein Vergnügen, die bieg- und schmiegsamen Glieder während des Laufs zu beschauen, und überrascht sind wir, daß die Person nach Beendigung des Wettlaufs keineswegs außer Athem ist, sondern uns mit klarer Stimme noch einen freundlichen Gruß nachruft.

Abends 6 Uhr sind wir wieder in Kingston.

Für den Wagen bezahlen wir 20, für die beiden Pferde mit Trinkgeld 12 resp. 6, für den Esel 5 Schilling.

Nachdem die Schiffe ihre Ausrüstung beendet haben, verlassen wir an einem Spätnachmittag den Hafen, um nach Port au Prince, der Haupt- und Hafenstadt der Neger-Republik Haiti, zu gehen.

Am nächsten Morgen sehen wir hinter uns noch Jamaika in schwachen Umrissen und im Lauf des Nachmittags vor uns die westliche Spitze von Haiti, das hier nahezu 2500 m hohe La Hotte-Gebirge. Gegen Abend laufen die Schiffe mit langsamer Fahrt in die große hufeisenförmige Bucht, welche von der Insel an ihrer Westseite gebildet wird, ein und finden hier, geschützt gegen den Passatwind, ruhiges Wasser. Es gibt in der Art kaum etwas Großartigeres, als auf einem Schiff in einer sternklaren Nacht in diesem weiten Wasserbecken an den sich in den Wolken verlierenden dunklen Bergmassen entlang zu segeln, wo vom Land her kein Lichtschein unser Auge trifft; kein Ton, weder von dem Wasser, noch von dem Land, noch aus den Lüften unser Ohr berührt; wo die Meeresfläche spiegelglatt ist und die ewigen Sterne auf dieses, wie uns scheinen will, jungfräuliche, unberührte Stück Welt herniederflimmern. Gegen Mitternacht werden zu unserer Linken auch die äußern Umrisse der 800 m hohen Insel Gonave sichtbar und nach Tagesanbruch beleuchtet die Sonne ein selten schönes Stück Erde, wo die habgierigen Menschen noch nicht an die strotzenden Wälder, welche das Land vom Meeressaum bis zu den hohen Berggipfeln dicht bedecken, die Axt angelegt haben.

Während des Vormittags stoppen wir vor einem kleinen Ort, Miragoane, wo ein Herr D. sich augenblicklich aufhalten soll, einer der beiden deutschen Kaufleute, deren Forderungen an die haitische Regierung wir von dieser erzwingen wollen. Die beiden erwähnten

Digitized by Google

Herren waren vor längerer Zeit ohne Ursache von haitischen Beamten körperlich mishandelt, dann eingekerkert und nicht nur an ihrer Gesundheit, sondern auch an ihrem Eigenthum geschädigt worden, wofür sie eine Schadloshaltung in Geld im Betrag von 60 000 Mark forderten. Eins unserer Schiffe war in dieser Sache vordem schon hier gewesen und die Machthaber hatten sowol die Forderung anerkannt, wie auch die Begleichung versprochen; aber bei diesem Versprechen war es bislang geblieben.

Die Dampfpinasse wird an Land geschickt, um Herrn D. zu holen; sie kehrt mit diesem aber so spät, erst um 6½ Uhr, an Bord zurück, daß wir heute nicht mehr bis Port au Prince gelangen können, daher während der Nacht mit gestoppter Maschine liegen bleiben und erst morgens 4 Uhr die Fahrt wieder aufnehmen, sodaß unsere Ankunft in dem großen, von hohen Bergen umschlossenen Hafen erst nach 7 Uhr erfolgt. Hier liegen erfreulicherweise zwei haitische Kriegsschiffe zu Anker, die für alle Fälle ein vortreffliches Pfandobject abgeben. Es sind zwei mit schweren Kanonen armirte Raddampfer, welche stolz Corvetten genannt werden und von denen der eine sogar die Flagge eines haitischen Viceadmirals führt. Von diesem Admiralschiff kommt auch ein schwarzer Offizier zu uns gefahren, um die Schiffe in dem Hafen zu begrüßen; aber weder wird diese Höflichkeit vorläufig erwidert, noch wird die Landesflagge salutirt, sondern es fährt, sobald der deutsche Consul erst seinen Besuch gemacht hat, ein Offizier von uns nur mit einem Brief des Commandanten der „Najade" an Land, mit welchem der Regierung das Ultimatum gestellt wird, die ihr bekannten Forderungen der beiden deutschen Herren bis zu Sonnenuntergang des laufenden Tages zu erfüllen, weil sonst die deutschen Schiffe die ihnen zur Erledigung der Angelegenheit geeignet erscheinenden Schritte ergreifen würden. Eine Verbindung zwischen den Schiffen und dem Land wird natürlich nicht hergestellt.

Erst abends 5 Uhr trifft die Antwort der Regierung bei uns ein, worin der Minister der auswärtigen Angelegenheiten den Empfang des Briefes unsers Commandanten anerkennt, ferner hofft, daß die Angelegenheit in freundschaftlicher Weise erledigt werden wird, und dem Bedauern seiner Regierung darüber Ausdruck gibt, daß der deutsche Brief in die Form eines Ultimatums gekleidet sei. Das klingt nun ganz schön; aber man muß diese schwarzhäutigen Machthaber kennen gelernt haben, um sie nach ihrem wahren Werth beurtheilen zu können.

Die Deutschen am Land, welchen für alle Fälle ein Asyl auf

unsern Schiffen angeboten ist, erklären, davon keinen Gebrauch machen zu wollen.

Unsere Schiffe legen ihren Ankerplatz näher an die Stadt heran. 6 Uhr 40 Minuten geht die Sonne unter und gleichzeitig werden die deutschen Schiffe gefechtsklar gemacht und die Boote armirt, welche wenige Minuten später in Gefechtsordnung nach den haitischen Kriegsschiffen rudern, und zwar die Boote der „Najade" nach dem einen, die der „Antilope" nach dem andern. Die schwarzen Besatzungen schauen verwundert nach den Booten hin; als diese sich aber anschicken, an ihren Schiffen anzulegen, springen sie fast insgesammt, Admiral, Offiziere und Mannschaften, auf der andern Seite über Bord und schwimmen eilig dem Land zu, wonach die wenigen an Bord zurückgebliebenen Neger mit einem unserer Boote an Land geschickt werden. Dann kehren die Boote zu ihren Schiffen zurück, nachdem auf jeder Prise 2 Offiziere und 30 Mann als Wache zurückgeblieben sind, welchen noch Bettzeug und Proviant, auch Wasser und Licht geschickt wird, weil sich nichts derartiges dort an Bord befindet. Das demnächst hinübergeschickte Maschinenpersonal, welches die Schiffe dampfbereit machen sollte, kehrt mit der Meldung zurück, daß weder Maschinen noch Kessel gebrauchsfähig seien.

Die Stadt, wie man diese Ansammlung von menschlichen Wohnungen wol nennen muß, macht, nachdem die geflüchteten Schiffsbesatzungen dort erst angekommen sind und Kunde von der Gewaltthat gegeben haben, den Eindruck großer Erregung. Wenn auch die inzwischen hereingebrochene Dunkelheit es uns verwehrt, etwas zu sehen, so hören wir doch das wüste Geschrei und den Lärm der Trommeln.

Ein Brief, welcher der haitischen Regierung die erfolgte Wegnahme ihrer Schiffe anzeigt und ihr mittheilt, daß der deutsche Befehlshaber nunmehr, nachdem er ein entsprechendes Werthobject in Händen habe, bereit sei, in Verhandlungen über die Höhe der seitens Haiti zu zahlenden Entschädigungssumme einzutreten, soll, um etwaigen Angriffen auf einen deutschen Offizier vorzubeugen, durch den Steuermann eines deutschen Kauffahrers befördert werden; dieser aber meldet, daß man ihn nicht an Land lasse, worauf doch ein Offizier den Auftrag übernehmen muß.

Derselbe übt die Vorsicht, sich an Land gleich nach einer militärischen Wache zu begeben und dort um Geleit nach dem Regierungsgebäude zu ersuchen, was ihm auch gewährt wird. Nur diesem Umstand

Digitized by Google

darf er es zuschreiben, daß er ungefährdet durch die die Straßen anfüllenden bewaffneten Massen kommt, denn alle vorhandenen Regierungswaffen sind an die sich Meldenden ausgegeben worden, und der Neger macht gar zu gern von einer Waffe Gebrauch, wenn er eine hat. Während der Offizier nun sicher zu dem zu später Abendstunde noch versammelten Ministerrath, an welchem auch die consularischen Vertreter von Amerika, England und Frankreich theilnehmen, geführt und nach Abgabe seines Briefs zurückgeleitet wird, haben inzwischen bewaffnete Banden die auf ihn wartende Dampfpinasse angegriffen. Dieselbe erwidert das Feuer und zieht sich dann auf unsere Schiffe zurück, von welchen schon die armirten Boote, die gleich nach Vernehmung der Gewehrschüsse bemannt wurden, nach dem Land zu rudern. Die Pinasse, welche nur einen Schuß in den Rumpf erhalten hat, ohne daß ein Mensch verwundet ist, geht den Booten voraus zum Land zurück, wo Ruhe eintritt, als man die kräftigen Schläge der 130 Ruder hört, mit welchen die Boote bewegt werden; sie kommt gerade zurecht, den Offizier wieder aufzunehmen, wonach die Boote auch sämmtlich zu den Schiffen zurückkehren, da die Entsendung gegenstandslos geworden ist. Der Offizier meldet, daß die Deutschen am Land gefährdet zu sein scheinen, doch ist diesen, solange die Dunkelheit währt, nicht zu helfen, da es Leichtsinn wäre, bei Nacht mit 250 Mann in eine Stadt von nahezu 30000 Einwohnern eindringen zu wollen. Er meldet auch, daß in dem Ministerrath der englische und französische Consul sich auf die Seite der Haitier gestellt hätten, während der amerikanische Consul, welcher in nächster Zeit Kriegsschiffe zur Erledigung einer ähnlichen Angelegenheit erwarte, das Vorgehen der Deutschen richtig und völkerrechtlich begründet fände.

Nachts 1 Uhr kommt ein deutscher Herr an Bord, um für die Regierung die von uns geforderte Summe von 3000 Pfd. St. zu zahlen. Er bittet gleichzeitig, daß auf den haitischen Schiffen die deutsche Flagge nicht mehr geheißt werden möge, weil sonst eine Revolution unvermeidlich sei. Dies wird zugesagt, und morgens 7 Uhr werden unsere Prisen gegen Quittung, daß alles unversehrt wieder vorgefunden ist, zurückgegeben.

Um 8 Uhr wird die haitische Flagge salutirt und damit ist der Krieg zu Ende. Die „Antilope" geht nach Jamaika zurück, die „Najade" läuft aber zunächst nach dem an der Nordküste der nördlichen Zunge gelegenen Hafen Cap Haitien, um hier während einiger Tage in der Nähe von Port au Prince zu sein, falls die Neger

Digitized by Google

versuchen sollten, Rache an deutschen Unterthanen zu üben. Es bleibt aber alles ruhig, und nach vier Tagen gehen wir nach Havana in See.

Unser Weg führt zunächst an der 210 Seemeilen langen Südküste des südöstlichen Theils von Cuba entlang. Nur hier findet man auf der im Durchschnitt 600 Seemeilen langen und 50 Seemeilen breiten Insel einen schmalen Strich hohen Landes, das sich bis zu 2800 m erhebt; die ganze übrige Insel hat mehr den Charakter einer Ebene, welche hin und wieder von niedrigen Bergkegeln und kleinen Höhenzügen unterbrochen wird.

Die hohe Küste entschwindet dann wieder unsern Blicken und das nächste Land, welches wir sehen, sind die drei kleinen Kaimans-Inseln, von welchen die größere Groß-Kaiman, die beiden andern Klein-Kaimans genannt sind. Sie verdanken diese Namen der Aehnlichkeit, welche sie mit dem Krokodil haben. Die Inseln sind langgestreckt, schmal und so flach, daß das mit steilen Ufern sich erhebende Land mitsammt seinem auf ihm wachsenden Buschwerk noch von den am Strand, zu Füßen des Landes erbauten einstöckigen niedrigen Häusern überragt wird. Sowol die Grundform der Inseln ähnelt, aus der Ferne gesehen, der Gestalt des Krokodils, wie auch das Laub des Gebüschs ohne besondere Phantasie die Panzerhaut des Thiers versinnbildlichen kann.

Das Schiff hat das die Westspitze von Cuba bildende Cap S. Antonio umsegelt und steuert, den Curs ostwärts gerichtet, aus dem Yucatankanal in die Floridastraße ein. Nach Zurücklegung weiterer 200 Seemeilen sind wir vor dem Hafen von Havana angelangt und dampfen, nachdem ein Lootse an Bord gekommen ist, in den von der Natur gebildeten 1500 m langen, 200 m breiten Kanal, welcher zu dem geräumigen Hafen führt. Zu unserer Linken liegen auf erhöhtem braunem Land Festungswerke, welche die Einfahrt beherrschen, zu unserer Rechten sehen wir einen Stadttheil mit Gebäuden von der Art, wie sie den äußern Grenzen großer Städte eigenthümlich sind, und Privatwerftanlagen, welche dem Auge auch nichts Anziehendes bieten. Das schöne blaue Wasser dringt noch in den Kanal mit vor; sobald wir aber um die innere Einfahrt herumsteuern, entschwindet die offene See mit ihrer wunderbaren Farbe unsern Blicken und wir befinden uns auf einer weniger schönen, etwas gelblichen Wasserfläche, umgeben von weißen Häusermassen, über denen mehrere mäßig hohe Kirchthürme stehen, hier und da allerdings auch

Digitized by Google

vereinzelte Palmenwipfel, welche andeuten, daß das Laub nicht ganz aus der großen Stadt verdrängt ist.

In dem Hafen liegen, obgleich der früher so blühende Handel merklich zurückgegangen ist, noch immer eine große Zahl von Schiffen, auch einige Kriegsschiffe, zwei spanische Panzerschiffe und eine amerikanische Corvette.

Unser diesmaliger Aufenthalt dehnt sich über mehrere Wochen aus, da die Segelordre nur bis Havana reicht und das Schiff hier weitere Befehle erhalten soll. Ganz unerwartet trifft schließlich der Befehl zur Rückkehr in die Heimat ein, statt daß wir unsern Curs noch einmal südwärts richten. Dieser lange Aufenthalt gibt uns Gelegenheit, einen etwas tiefern Einblick in die hiesigen Verhältnisse zu erhalten, als dies den Kriegsschiffen sonst möglich ist; auch können wir unsere Erinnerungen von frühern Besuchen her auffrischen, was uns durch die besonders liebenswürdige Aufnahme, welche wir bei den hiesigen deutschen Kaufleuten finden, sehr erleichtert wird. Diese nehmen in Havana gesellschaftlich eine bevorzugte Stellung ein und verkehren in den ersten spanischen Kreisen. Ein Hemmniß für uns ist es allerdings, daß wir nicht spanisch, welches die alleinige Umgangssprache ist, sprechen; so können wir vieles zwar sehen, es aber nur dadurch verstehen, daß unsere Gastfreunde die dazu gehörige Erklärung geben. Ich muß mich daher für viele der spätern Angaben auf einen Gewährsmann berufen, der mir auch die vorkommenden neuern Daten gegeben hat.

Der schöne Hafen, anderthalb Seemeilen lang, eine halbe breit, im Durchschnitt 8 bis 10 m tief, ist im Lauf der Zeit gesundheitlich zu einem Krebsschaden der Stadt geworden, wogegen man neuerdings zwar dadurch etwas Wandel geschaffen hat, daß man ihren Unrath, welcher früher seinen Abfluß allein nach dem Hafen zu fand, theilweise nach dem offenen Meer abzulenken versucht. So ist das nicht sehr große Wasserbecken, in welches seit alters her die Kloaken einer Stadt münden, die im Jahr 1825 schon über 100000 Einwohner hatte und jetzt deren mehr als 200000 zählt, selbst zu einer großen Kloake geworden, da weder Ebbe und Flut sich hier bemerkbar machen, noch nennenswerthe Wasserläufe von dem Land aus in den Hafen münden und auch kein zweiter Durchbruch nach dem Meer besteht, sodaß nichts vorhanden ist, was Bewegung in das stagnirende Wasser bringen könnte. Auch vermögen die Luftströmungen nicht, dies zu thun, da der während des Tags herrschende starke Seewind das Wasser in das Hafenbecken

Digitized by Google

zurückdrängt und der nächtliche Landwind zu schwach ist, als daß er das mit allem denkbaren Unrath gesättigte Wasser aus demselben heraustreiben könnte. Es ist geradezu fürchterlich, wenn abends nach 6 Uhr die größern Kloakenzuflüsse nach dem Hafen geöffnet werden und dann auch die an dessen innerer Spitze gelegenen großen Schlächtereien ihren Abfall ablassen. Auf dem Hafen lagert dann eine so scheußlich stinkende Dunstwolke, daß man wähnen könnte, in einer Kothgrube zu stecken; aber für das Auge erscheint die Wasserfläche, welche als Brutstätte zahlloser Miasmen zu feurig flüssigem Gold und Silber wird, in wunderbarer Pracht. Und wenn dann die kleinen Raddampfer, welche die ununterbrochene Verbindung zwischen den verschiedenen Ufern herstellen, das Wasser durchschneiden, dann möchte man das von den Radschaufeln abtropfende Wasser und den durch die Luft tanzenden Staubregen für fließendes Gold halten. Es ist ein Anblick von solch glänzendem Prunk, daß man ihn selbst gesehen haben muß, um sich ein Bild davon machen zu können.

Die wohlhabenden Städter, vornehmlich die hier lebenden Fremden, entfliehen diesen schädlichen Dünsten, indem sie vor Sonnenuntergang auf ihre in der Umgebung der Stadt oder an der Seeküste gelegenen Landhäuser hinauseilen; und dasselbe thun unsere dienstfreien Offiziere, welche die ihnen so liebenswürdig angebotene Gastfreundschaft der deutschen Herren gern und dankbar annehmen. Auf dem Schiff aber muß man natürlich aushalten, und hier findet man gegen diese widerlichen Gerüche nur dadurch einigen Schutz, daß gegen 8 Uhr abends alle Pforten und Seitenfenster geschlossen werden und die Menschen geduldig die in den untern Räumen herrschende schwüle Hitze ertragen. Eine natürliche Folge dieser schädlichen Dünste ist es wol, daß nach vierwöchentlichem Aufenthalt in Havana, kurz ehe wir den Hafen wieder verlassen, bei uns eine ernste Typhusepidemie ausbricht. Von zwanzig schweren Fällen verliefen gleich im Anfang sechs tödlich, sodaß wir uns in wenigen Tagen sechsmal auf dem Achterdeck versammeln mußten, um je eine Leiche der See zu übergeben. Leichtere Fieberanfälle, welche nach wenigen Stunden wieder beseitigt waren, kamen häufig vor. Auffallend oder eigentlich erklärlich hierbei war, daß die schweren Fälle sämmtlich solche Leute betrafen, welche nachweislich tagsüber vorzugsweise an Deck beschäftigt waren und nachts an offenen Luken schliefen. Das Schließen der Seitenfenster und Pforten hielt somit nicht nur den Geruch einigermaßen aus dem Schiff fern, sondern wurde auch ein Schutzmittel gegen Ansteckung.

Digitized by Google

Daß der Hafen von Havana keinen angenehmen Aufenthalt bietet, bedarf hiernach nicht besonderer Erwähnung; aber hohen Genuß findet man doch, wenn man nachmittags zu der Zeit, wo der Seewind am kräftigsten weht, mit einem Boot in die offene See segelt. Sobald man sich nur erst in der schmalen Hafeneinfahrt befindet, wo das Boot aus dem trübern Wasser in die krystallklare blaue Meeresflut einschneidet, fühlt man ordentlich, wie die Lungen unter dem wohlthätigen Einfluß des steifen, reinen Seewinds sich weiten, und mit wahrer Gier saugt man diesen köstlichen Balsam ein. Draußen hat man dann den Genuß, sich in der hohen See ordentlich durchrütteln und von dem Wind durchblasen zu lassen; kann sich aber auch an der weiten Fernsicht und an dem Leben im Wasser erfreuen, da man aus Vorsicht, um nicht in das Gebiet des Golfstroms zu kommen, doch in der Nähe der Küste bleibt und hier auf dem flachern Wasser manches Seegethier sieht, unter dem einzelne, dicht über dem Grund stehende Fische von etwa einem halben Meter Länge sich durch ihre prächtige tiefblaue Farbe auszeichnen.

Abweichend von den andern Kriegsschiffen, welche dauernd der Ruhe zu pflegen scheinen, geht bei uns der Dienst seinen gewohnten Gang, wozu auch gehört, daß jeden Abend nach der Musterung die Bram- und Oberbramraaen und Bramstängen exercirmäßig an Deck genommen und morgens mit der Flaggenparade wieder aufgebracht werden. Das Andecknehmen der Hölzer muß in drei bis vier Minuten beendet sein, das Aufbringen derselben darf nicht mehr als fünf Minuten beanspruchen. Es ist dies die tägliche Bewegung, welche den Menschen im Hafen gegeben wird und gleichzeitig auch den Hafenparademarsch einer Kriegsschiffsbesatzung darstellt. Wenn man bedenkt, daß diejenigen, welche bei dem Manöver oben in der Takelage beschäftigt sind, in einer Zeitgrenze von drei bis fünf Minuten mehr als 35 m fast senkrecht in die Höhe entern, dort die geheißten Hölzer richtig befestigen und lagern und vor Ablauf der Zeit wieder an Deck sein müssen, dann lernt man verstehen, wie es kommt, daß Matrosen bei kriegerischen Landungen an fremder Küste so Außerordentliches an Schnelligkeit und Ausdauer leisten.

Natürliche Reize in seiner engern und weitern Umgebung, welche dazu verlocken könnten, ein Bild von ihnen entwerfen zu wollen, besitzt Havana nicht; aber es birgt in seinen Mauern doch mancherlei, was der Besprechung werth ist.

Es ist bekannt, daß Cuba nicht mehr die finanzielle Bedeutung

hat wie in frühern Zeiten; daß die Sklaverei abgeschafft ist und das Land periodisch unter dem Druck eines Kriegszustands und dauernd unter dem der bekannten spanischen Miswirthschaft leidet. Es wird auch wol ziemlich allgemein angenommen, daß der Rückgang im Handel und in der Erzeugung von Landesproducten allein den fortgesetzten Revolten, der Aufhebung der Sklaverei und dem Rübenzucker, welcher den Rohrzucker, das Haupterzeugniß und die frühere Goldquelle von Cuba, von dem Markt verdrängt hat, zuzuschreiben ist, während wol auch andere Ursachen mit in Rechnung gezogen werden müssen, von welchen diejenige vielleicht in die erste Reihe zu stellen ist, daß die Spanier nicht befähigt sind, sich tropische Länder als Colonien zu erhalten. Es wird so vielfach angenommen, daß Völker bezw. Staaten nur dort colonisiren können, wo sie ähnliche Verhältnisse finden, wie sie sie in ihrer natürlichen Heimat haben, und doch ist gerade das Umgekehrte der Fall, wie die Erfahrung gelehrt hat. Der nach Canada ausgewanderte Engländer wird Canadier, der nach Australien Australier, der nach Neuseeland Neuseeländer, und der nach dem Cap der Guten Hoffnung Capländer, und England wird diese Colonien durch seine eigenen Söhne ebenso verlieren, wie es Nordamerika verloren hat, während die Engländer in Indien stets Engländer bleiben und bis zu ihrem letzten Blutstropfen für die Erhaltung Indiens als englische Colonie eintreten werden. Der Spanier dagegen, welcher an ein den Tropen ähnliches Klima gewöhnt ist, auch afrikanisches Blut in seinen Adern hat, wird gerade in den tropischen Ländern entnationalisirt und wird auf Cuba ebenso Cubaner, wie er in den jetzigen centralamerikanischen Freistaaten spanischer Abkunft eine neue Nationalität angenommen und von dem Mutterland nur die Sprache, die Religion und einige Sitten beibehalten hat. So wird Spanien das, was es in tropischen Ländern noch besitzt, auf die Dauer nicht halten können, weil die eigenen nach den Colonien ausgewanderten Söhne, die schon in der zweiten Generation eine neue Nationalität annehmen, seine erbittertsten Feinde werden.

Seitdem die Zuckerfelder auf Cuba brach liegen, hat auch Havana aufgehört, die blühende reiche Stadt zu sein, welche sie ehedem war. Die vornehmen Familien sind verarmt oder nach dem Mutterland zurückgekehrt. Eine gewisse Leere umfängt den Fremden, wenn er in die einst reiche und jetzt auch noch sehr belebte Stadt eintritt, wo er neben den stolzen Kirchen zwar alte palastartige Gebäude sieht, aber nicht mehr den Luxus, der ehedem in ihnen herrschte. Die

Digitized by Google

schönen glutäugigen Spanierinnen sind verschwunden und mit ihnen die stolzen Pferde, die reichen Wagen, die prachtvollen silbernen Geräthe und die in reicher Kleidung strotzende Dienerschaft.

Die Stadt mit ihren niedrigen, gewöhnlich nur aus einem Parterregeschoß bestehenden schmucklosen Häusern, ihren engen Gassen, dem schlechten Zustand der Straßen und den für unsere europäischen Nasen unangenehmen Gerüchen, bietet dem Auge nichts Erfreuliches, und wenig Reiz gewährt auch das Innere der Häuser und Wohnungen, wenn man von der wohlthuenden Kühle absieht, die einem beim Eintritt in die hohen kahlen Zimmer umfängt. Denn wenn jede Familie auch im eigenen Haus oder doch für sich allein in einem ermietheten Haus wohnt, so entspricht die Einrichtung der Wohnräume nicht dem Luxus, welcher in der Alleinbewohnung eines Hauses liegt. Die Wohnungen sind leer und kahl, jeder Zimmerschmuck fehlt. Man sieht ebenso wenig Bilder an den Wänden, wie Vorhänge an den großen, bis zum Fußboden reichenden und von außen vergitterten Fenstern, welche nur durch Jalousien gegen die Sonne geschlossen werden. Ein Tisch, eine Rohrbank, einige Stühle, Schaukelstühle und ein Spiegel an der Wand bilden das ganze Mobiliar eines Zimmers, wo man keine Polstermöbel findet und keinen Nähtisch; wo man weder eine angefangene Handarbeit noch kleine Kunstgegenstände entdecken kann, für deren Aufstellung übrigens auch die Tische und Schränke fehlen würden.

Die Gleichmäßigkeit in der Ausstattung der Wohnungen, wo niemand vor seinem Nachbar etwas zu verbergen hat, keiner des andern Neid erregen kann, mag daher stammen, daß man durch die am Abend geöffneten Fenster bis in die tiefsten Tiefen des Hauses, bis in die Schlafzimmer hineinsehen kann, wo Einrichtungsstücke, welche bei uns sittsam versteckt werden, vor aller Augen offen stehen. Oder aber es hat sich aus dieser Gleichartigkeit der Einrichtung der Wohnungen und des Lebens in denselben die Sitte entwickelt, jedem Fremden den Einblick in die Häuser zu gestatten, weil es hier nichts zu sehen und schließlich auch nichts zu stehlen gibt.

Auch der Tisch zeigt in den verschiedenen Häusern eine merkwürdige Uebereinstimmung; man ist im Essen und Trinken ebenso genügsam, wie in der Herrichtung seiner Wohnstätte. Sehen wir von den Armen ab, welche hauptsächlich von dem gedörrten, wegen seines scheußlichen Geruchs berüchtigten Fleisch leben, dann finden wir als Nationalspeise den Reis, welcher täglich zweimal, morgens in Verbindung mit Bananen und Eiern, nachmittags mit Fleisch, sowol von

dem Arbeiter wie von dem reichsten Mann gegessen wird, und wozu alle gleichmäßig den schlechtesten Wein trinken. Diese gleichartige Nahrung hat in Verbindung mit den schmucklosen Wohnungen wol viel dazu beigetragen, daß die Standesunterschiede unter den Spaniern so wenig hervortreten und das geflügelte Wort „Stolz lieb' ich den Spanier", welches Schiller's „Stolz will ich den Spanier" nachgebildet ist, seine Berechtigung hat.

Havana ist eine Kaufmannsstadt, in welcher sich das alltägliche Leben den geschäftlichen Bedürfnissen anpassen muß. Die Geschäftsstunden beginnen morgens 7 Uhr, währen bis nachmittags 4 Uhr, und dieselben Stunden verbleiben den Damen zum Nichtsthun und Schlafen. In dieser Zeit sieht man die Geschäftshäuser offen und die Privathäuser von außen mit Jalousien verschlossen. Das Frühstück wird von den außerhalb der Stadt wohnenden und den unverheiratheten Herren zwischen 10 und 11 Uhr eingenommen und besteht gewöhnlich aus 6 bis 7 Gängen; die einheimischen Familien frühstücken zwischen 9 und 10 Uhr ihren Reis mit gebratenen Bananen oder einer Eierspeise. Nach 4 Uhr verlassen die außerhalb wohnenden Herren die Stadt und die einheimischen Familien, welche über ein Fuhrwerk verfügen, fahren auf den Paseo publico, um Bekannte zu sehen; und einzelne Herren, welche ein anständiges Reitpferd haben, reiten wol auch zu gleichem Zweck dorthin, während die etwa 1000 m lange Landstraße für Fußgänger nicht geeignet ist. Sie erstreckt sich von der Stadt bis zu einem kleinen Fort, ist staubig und sonnig, an den Seiten von niedrigen verkrüppelten Bäumen eingefaßt und bietet nur an ihrem Ende, wo der üppige Garten des Generalgouverneurs liegt, einen freundlichern Anblick.

An diese Spazierfahrt, welche wol nie länger als eine Stunde währt, schließt sich dann die Hauptmahlzeit, das aus mehrern Gerichten bestehende Mittagessen, an, bei welchem uns ganz fremde Sitten herrschen. Neu ist uns, daß alle Speisen gleichzeitig, von der Suppe bis zur Schlußspeise, auf den Tisch gesetzt werden, sodaß die Gäste bei ihrem Eintritt in das Speisezimmer gleich übersehen können, was es zu essen gibt. Eine Bedienung bei Tisch durch die im Zimmer anwesenden Diener erfolgt nicht, und dort, wo sie in einzelnen Familien, welche das Ausland gesehen haben, etwa eingeführt ist, wird sie a la rusa (auf russische Art) genannt. Hieraus hat sich denn auch die Gewohnheit entwickelt, daß jeder Tischgast sich mit dem bedient, wozu er gerade Lust hat, sodaß keine Ordnung in der Reihenfolge der Speisen be-

Digitized by Google

ſteht; während von den Herren aber doch an der Ordnung feſtgehalten wird, daß ſie nach jedem Gericht und ehe ſie zu einem andern greifen, eine Cigarette rauchen. Die Gleichgültigkeit gegen verſtändiges und nach unſern Begriffen reinliches Eſſen geht ſo weit, daß auch ſämmtliche Gerichte von ein und demſelben Teller und mit derſelben Gabel gegeſſen werden.

Auffallend iſt eine Sitte, welche wahrſcheinlich auf die Herrſchaft der Mauren in Spanien zurückzuführen iſt und unſer europäiſches Zutrinken vertritt. Und eigentlich merkwürdig iſt es, daß man dieſe Sitte bei den Gaſtmählern ſo vieler Völker in verſchiedener Geſtalt wiederfindet, ſie alſo doch in dem menſchlichen Empfinden begründet ſein muß. Wir Europäer trinken demjenigen, welchen wir ehren wollen, in Wein zu; der Engländer in Auſtralien läßt ein großes Glas, welches eine halbe Flaſche Champagner faßt, von Mund zu Mund gehen; der Türke ſtopft eigenhändig ſeinem Gaſt einen guten Biſſen in den Mund; die Creolin ſchickt ihm einen ſolchen zu; und der Samoaner läßt ihm einen Napf mit Kawa reichen.

Dieſe Aufmerkſamkeit wird nun in Havana in der Form geübt, daß ein Tiſchgaſt einem andern etwas von den auf der Tafel ſtehenden Speiſen zuſchickt, wenn dieſer die betreffende Schüſſel auch ebenſo leicht erreichen kann als jener. Die Damen verwenden hierzu ihre eigene Gabel, welche ihnen von dem Diener wieder zurückgebracht wird, nachdem der beehrte Herr das Stückchen Fleiſch von derſelben abgegeſſen hat, während die Herren ſich einen reinen Teller geben laſſen, um in Erwiderung der ihnen gewordenen Artigkeit der Dame auf dieſem etwas überbringen zu laſſen.

Ein jedenfalls auch noch von den Mauren herſtammender Brauch iſt die große Gaſtlichkeit, welche ſtets bei Tiſch geübt wird. Betritt ein Fremder aus irgendwelcher Veranlaſſung während der Eſſenszeit das Speiſezimmer, dann wird er, wenn er auch nicht zu dem Bekanntenkreis des Hauſes zählt, mag er den beſſern Ständen angehören oder Arbeiter ſein, zur Theilnahme an dem Mahl eingeladen. Und dies iſt keine leere Phraſe, wie wenn der Spanier einem Fremden ſein Haus ſchenkt oder ihm ſeine Frau und Kinder als deſſen Diener vorſtellt, ſondern es iſt wirklich ernſt gemeint und wird vielfach angenommen, ſo von den Leuten, welche ſich dieſe Sitte zu Nutze machen, um billig zu leben.

Der Tiſch der Havaneſen iſt nach unſern Begriffen ein recht mittelmäßiger, da das Fleiſch ſchlecht und die Auswahl in dieſem und

in Gemüſen auch nur eine beſchränkte iſt. Nur Süßigkeiten ſind gut und in verſchiedenen Formen vorhanden, auch ſind die in den verſchiedenſten Arten vorkommenden Fiſche vortrefflich. Der Koch hat nur ſorgſam darauf zu achten, daß er beſtimmte Fiſche nur in gewiſſen Monaten verwendet, weil ſie während der übrigen Zeit giftig ſind, was hier „Siguato", gleichbedeutend mit „Giftig außer der Zeit", genannt wird.

Unverfälſcht iſt die Milch, weil die milchenden Kühe und Eſelinnen in der Stadt von Haus zu Haus geführt und hier erſt gemolken werden. Eine Eigenthümlichkeit iſt es, daß die Eſelinnen zum Theil mit Leberthran genährt werden, weil ihre Milch dann ein gutes Heilmittel gegen Bleichſucht, Blutarmuth und Schwindſucht ſein ſoll. So wird das Inſerat, welches man gelegentlich in den Zeitungen leſen kann, „Eine milchgebende Eſelin, welche gewohnt iſt Leberthran zu nehmen, zu verkaufen", auch verſtändlich.

Dem Mittageſſen folgt wieder eine kurze Ruhepauſe und dann nimmt die eigentliche Geſelligkeit ihren Anfang, welche darin beſteht, daß die Familien ſich gegenſeitig zur Tertulia beſuchen, die auch als eigentliche Beſuchszeit gilt, da die Damen des Hauſes während der Tagesſtunden nicht ſichtbar ſind, ſich jetzt aber im Geſellſchaftsanzug befinden. Bei dieſen Zuſammenkünften, wo man gewöhnlich nur Damen ſieht, weil die Herren ſich nach kurzer Anweſenheit in irgendein Café begeben, werden keine Erfriſchungen gereicht und die Damen vertreiben ſich die Zeit mit Plaudern.

Einzelne Familien haben auch feſte Empfangsabende mit Tanz, bei welchen ein ſogenanntes Ambigu, ein einfaches aus kalten Speiſen beſtehendes Abendbrot, gereicht wird. Das Getränk für die Damen iſt hierbei häufig ein Gemiſch aus Bier, Waſſer und Zucker, die Herren trinken Bier oder Waſſer mit Cognac. Die offenen Fenſter ermöglichen es übrigens den Perſonen aus dem betreffenden Bekanntenkreis, ſich vor ihrem Eintritt in das Haus, von draußen aus zu vergewiſſern, ob ſie eine ihnen zuſagende Geſellſchaft dort vorfinden. Die Damen erſcheinen im Geſellſchaftsanzug mit entblößten Schultern, die Herren im Gehrock.

Geladene Gäſte von außerhalb, wie Offiziere fremder Kriegsſchiffe und Touriſten werden bei ſolcher Gelegenheit auch mit Cigarren bewirthet, die hier aus ganz friſchem Tabak gedreht geraucht werden, weil dieſer ein größeres Aroma hat, während die Einheimiſchen nur Cigaretten, die ſie ſich ſehr geſchickt ſelbſt drehen, rauchen.

Die Unterhaltung ist ziemlich ungezwungen und behandelt natürliche Dinge, welche bei uns als unanständig gelten, mit natürlicher Freiheit, ohne jedoch jemals frivol zu werden, wie dies bei allen Nationen der lateinischen Rasse der Fall ist.

Abends um 11 Uhr nehmen die Familien, ehe sie zu Bett gehen, noch einen kleinen Imbiß und zwar entweder eine Tasse mit Kaffee oder eine solche mit Chocolade, und eigenthümlich ist es, daß nur zu der letztern ein Butterbrot gegessen wird.

Eine besondere Form der Geselligkeit ist noch der Asalto (Ueberfall), bei welchem sich ein größerer Bekanntenkreis zusammenfindet, um eine Familie zu besuchen. Zur Zeit wird der Asalto wol nur angewendet, um ein Kriegsschiff, dessen Offiziere in der Gesellschaft verkehrt haben, zu besuchen. So erhalten auch wir, nachdem vorher eine vertrauliche Verständigung stattgefunden hatte, eines Tages eine gedruckte Karte in der Form unserer Einladungskarten mit dem Inhalt, daß an einem bestimmten Tag uns eine Gesellschaft von 50 bis 60 Personen überfallen wird. Wir putzen unser Schiff aus, sorgen für entsprechende Bewirthung, schicken an dem festgesetzten Tag nachmittags 3 Uhr unsere sämmtlichen Boote an Land, welche, um den Ueberfall zu markiren, erst nach verschiedenen andern Schiffen fahren, und um 4 Uhr haben wir die tanzlustigen Creolinnen, welchen sich nur wenige Herren angeschlossen haben, bei uns an Bord, worauf dann auch die von uns besonders geladenen spanischen und amerikanischen Seeoffiziere an Bord kommen. Der junge Offizier findet nun Gelegenheit, einige Stunden flott zu tanzen und seine Sprachkenntnisse zu bereichern, was zu manch lustiger Scene Veranlassung gibt und wobei ein amerikanischer Offizier den Vogel abschießt. Er führt seine vom Tanz erhitzte Dame zum Fallreep und will ihr sagen, daß es hier viel kühler sei. Das Spanische, denkt er, ist gar nicht schwer, man braucht dem englischen Wort nur eine spanische Endung anzuhängen. much — viel, heißt auf spanisch mucho, also cool, kühl, wird wol culo heißen; was aber mucho culo in Wirklichkeit heißt, wird der Leser vielleicht in einem spanischen Lexikon nachschlagen, wenn er hört, daß die Dame und andere danebenstehende Gäste in ein unbändiges Gelächter ausbrachen.

Der Vollständigkeit halber müssen wir uns auch noch das der Havana eigenthümliche und ziemlich allgemein bekannte Fuhrwerk, die Volante, ansehen. Es ist ein kleiner Wagen mit zwei sehr hohen Rädern, dessen Sitzeinrichtung nicht auf Federn ruht, sondern zwischen

Rädern und Pferd auf zwei langen Deichseln befestigt ist. Der Wagen, welcher eigentlich nur zwei Sitze, aber noch einen kleinen Mittelsitz für die niña bonita, die jüngste Tochter, welche auch schon alt sein kann, hat, wird gewöhnlich von nur einem Pferd gezogen, auf welchem der Wagenlenker auch reitet. Diese Volanten, welche früher wahre Schmuckstücke waren und in Ermangelung einer Remise mitten in den Salon gestellt wurden, haben auch ein sehr viel nüchterneres Ansehen erhalten. Die prächtigen silbernen Pferdegeschirre und der frühere postillonmäßige Aufputz der Kutscher sind einfacher geworden, die silbernen Beschläge an den Wagen selbst fast ganz geschwunden. Während früher fast jede besser situirte Familie ihre eigene Volante hatte, begnügen sie sich jetzt schon mit Miethswagen, wie denn auch die Volante mehr und mehr aus der Stadt verschwindet und nur noch auf dem Land häufiger vorkommt, wo die oft unergründlichen Wege ein Fuhrwerk mit hohen Rädern erfordern.

Ein braves Thier ist das bessere einheimische Pferd, welches, von Andalusiern und Arabern abstammend, sich den hiesigen klimatischen Verhältnissen angepaßt hat. Es ist kleiner geworden, ist sehr genügsam, ausdauernd, zahm und geduldig und kennt bald seinen Herrn. Es ist in der Ausdauer und Genügsamkeit mit dem Kosakenpferd zu vergleichen. Bei dem Fehlen aller Kunststraßen auf dem Land kann man hier nur zu Pferd vorwärts kommen, und diesen wird, um mit ihnen große Strecken zurücklegen zu können, ein besonderer Paßgang beigebracht. Dieser ist ein beschleunigter Schritt, bei welchem das Thier nie gleichzeitig zwei Beine, sondern immer nur eins bewegt, sodaß das Getrampel sich wie ein ununterbrochenes ticke ticke ticke ticke anhört. Bei dieser Gangart bleibt die Mittellage des Thiers so ruhig, daß der Reiter in seiner Hand ein bis zum Rand mit Wasser gefülltes Glas halten kann, ohne etwas von dem Inhalt zu verschütten, und daher selbst auch kaum angestrengt wird, sodaß er an einem Tag dasselbe Thier ohne Beschwerde 12 Stunden lang reiten und in dieser Zeit 18 spanische Leguas zurücklegen kann. So ist es auch natürlich, daß jeder Nichtreiter sich auf solchem Pferd, das nur auf Balance geritten wird, gleich zu Hause fühlt, und daß diese Pferde vorzüglich bequeme Reitthiere für Damen sind.

An lästigem und giftigem Ungeziefer kommen auf Cuba nur Skorpione, Taranteln, Hundertfüße und Moskitos vor; Schlangen gibt es auf der Insel nicht.

Die Stadt hat mehrere Theater, von welchen jedoch nur das

Digitized by Google

Opernhaus ein stattlicheres größeres Gebäude ist, welches aber keine feste Truppe hat. Gelegentlich nur kommen Opern- und Schauspielertruppen von Europa hierher und zwar im Winter, wo dann auch Amerikaner Havana als Luftcurort aufsuchen. Die wohlhabenden Familien haben feste Logen in dem Haus, in welchen die Damen in großer Toilette, Gesicht, Hals, Schultern und Büste mit Puder und Mehl übergossen, erscheinen. Vielfach verwenden die Damen zur Erzielung einer hellen Hautfarbe auch einen, Cascarilla genannten Brei, welcher, aus geriebenen Eierschalen und Spiritus hergestellt, abends vor dem Schlafengehen auf die Haut aufgetragen und am nächsten Tag dann wieder abgebürstet wird.

Die Freuden des Carnevals beschränken sich darauf, daß nachmittags von 3 Uhr ab bis zum Eintritt der Dunkelheit auf dem Paseo publico ein Umzug in Wagen und zu Pferd stattfindet, wobei die Insassen der Fuhrwerke und die Reiter maskirt sind, sich gegenseitig kleine Bosheiten zurufen und sich anlachen Sehr belustigt waren wir, als ein in unserm Wagen sitzender Offizier von unserm Schiff, welcher einen langen blonden Bart trug, von der tropischen Sonne kaum merklich verbrannt war und sich seine frische Gesichtsfarbe bewahrt hatte, allgemein für maskirt gehalten wurde. Abends besuchen sich dann die Damen maskirt zur Tertulia, während die Herren die öffentlichen Bälle aufsuchen, wo die Kleinbürger und die Damen der Halbwelt zu finden sind. Der einzige Tanz, welcher getanzt wird, ist die Danza oder Habanera, bei welchem das tanzende Paar sich ohne Unterbrechung stundenlang nach einförmiger Musik in langsamer Bewegung hin- und herwiegt und dabei mit der Zeit in solch sinnlichen Rausch kommt, daß der Zuschauer sich mit Ekel von diesem Bild abwendet. Einen amüsantern Anblick gewähren die Bälle der Farbigen, wo die Tänzer eine gesuchte Decenz und eine bis zur Caricatur gesteigerte Grandezza zur Schau tragen.

Wir haben jetzt noch einen Blick auf die hiesigen gesundheitlichen Verhältnisse und diejenigen der persönlichen Sicherheit zu werfen.

Havana und das die Stadt umgebende Land sind ungesund, das Gelbe Fieber tritt häufig auf und andere Fieberkrankheiten erlöschen nie, sodaß es erst einer längern Eingewöhnung bedarf, um den klimatischen Verhältnissen widerstehen zu können, oder man sagt vielleicht richtiger, daß nur diejenigen sich eingewöhnen, deren Körper überhaupt die erforderliche Widerstandskraft besitzen. Als Maßstab für die Sterblichkeit unter den Einwanderern kann die Angabe dienen, daß in der

Digitized by Google

Zeit von October 1872 bis zum Juni 1873 von 30 frisch nach Havana gekommenen jungen Europäern 16 starben.

Die persönliche Sicherheit ist so gefährdet, wie vielleicht nirgends sonst auf unserer ganzen Erde, und ein Blick in diese Verhältnisse zeigt uns ein außerordentlich düsteres Bild. Diebstahl, Raub und Mord inmitten der Stadt am hellen Tag auf offener Straße sind ganz gewöhnliche Erscheinungen. Im Februar 1888 wurden an einem Sonntag Nachmittag zwischen 2 und 3 Uhr während eines Stiergefechts in nächster Nähe der Arena 6 Menschen erdolcht. Im Januar 1888 erreichte die Zahl der Raub- und Mordanfälle in der Stadt 131; das Unwesen nahm so überhand, daß die gewöhnlichen Gerichte nicht ausreichten, weshalb im Monat März der Kriegszustand über die ganze Provinz verhängt wurde und nun das Militärgericht alle Verbrechen gegen die Sicherheit aburtheilte und zwar mit Erfolg.

Allein, mit goldener Uhrkette oder werthvoller Busennadel, durch eine zur Zeit wenig belebte Straße zu gehen, ist fast gleichbedeutend mit Selbstmord, denn wenn der Verwundete vielleicht auch nicht tödlich verletzt ist, so verblutet er in der Regel, ehe die Polizei kommt, weil nach dem Landesgesetz niemand, auch nicht ein Arzt ihn anrühren darf, ehe die Behörde den Fall nicht untersucht hat. Alle zufällig Daherkommenden flüchten daher in ein Haus oder sonst wohin, weil sie, wenn am Thatort zufällig ein Polizeibeamter mit ihnen zusammentreffen sollte, zunächst auch als der Thäterschaft verdächtig arretirt würden. Verbürgt ist auch ein Fall, wo ein Mensch in einer der belebtesten Straßen, dicht bei dem Palast des Generalgouverneurs einem andern, welcher einen Beutel mit Goldstücken trug, einen Dolchstoß versetzte, ihm den Beutel entriß und nun entfloh, da die Masse der anwesenden Menschen doch den Muth fand, den Räuber festnehmen zu wollen. Dieser schnitt nun den Beutel so weit auf, daß demselben während des Laufs fortwährend einige Goldstücke entfielen, und dies genügte, um zwischen ihn und seine Verfolger so viele goldsuchende Menschen einzukeilen, daß er bis zum Hafen gelangen konnte, wo er die Kaimauer hinabsprang und mit dem größten Theil seiner Beute in einem der Kloakenkanäle verschwand, welcher wol zu einem sichern Schlupfwinkel führte.

Das Wunderbarste ist hierbei, daß das Publikum sich gegen diese Anfälle ganz theilnahmslos verhält und die ihm oft bekannten Verbrecher nicht angibt, weil es deren oder ihrer Spießgesellen Rache fürchtet. Viele dieser Verbrecher rauben und morden für eigene Rech-

Digitized by Google

nung, aber die meisten Verbrechen werden wahrscheinlich von Mitgliedern eines Geheimbundes, der früher nur aus Negern bestand, später aber auch Weiße aufnahm, verübt. Die Mitglieder dieses Bunds nennen sich Ñañigos; der Name soll aus Afrika stammen, wo in einer Sprache ñañi Blutsverbrüderung bedeuten soll. Diejenige Person, welche diesem Bund beitreten will, hat einen Eid zu leisten, dabei das Blut eines frisch geschlachteten Hahns zu trinken und muß nach dem Verlassen des Versammlungsraums den ersten Weißen, welcher ihm begegnet, niederstechen. War dieser Bund ursprünglich auch nur von den Sklaven zur Vernichtung ihrer weißen Bedrücker errichtet, so treten ihm jetzt doch auch Weiße bei, welche zur Ausübung eines Racheacts oder zur Ausführung von Diebstählen Helfershelfer finden wollen.

Der Befehl zur Heimkehr läßt Havana schnell in den Hintergrund treten; am nächsten Morgen schon blähen sich unsere Segel in der Straße von Florida und aus dem Mittagsbesteck ersehen wir bereits mit ungeheuchelter Freude, daß der Golfstrom uns kräftig vorwärts treibt. Das thut uns aber auch Noth, denn der Wind ist, nachdem wir erst wieder die offene See gewonnen haben, viel zu schwach für unser Sehnen nach der Heimat. Die Segel sind jetzt nicht mehr rundlich gebläht, sondern schlagen bei dem Schlingern des Schiffs hin und her; flau ist es oder ganz still, aber wir können immerhin doch die Fregatte im Steuer und in der Mitte der Straße auf dem richtigen Curs halten, um die treibende Kraft des Stroms voll auszunutzen. Wie groß dieselbe ist, sagt uns täglich die Ortsbestimmung immer wieder von neuem. Trotz des vorherrschend schwachen Windes legen wir die 900 Seemeilen lange Strecke bis zu dem Cap Hatteras (35° Nordbreite) in 7 Tagen zurück, da wir für Zeit und Weg im Ganzen 530 oder für jede Stunde im Durchschnitt etwas über drei Seemeilen Strom zu verzeichnen haben, während unsere Durchschnittsgeschwindigkeit durch das Wasser nur wenig über zwei Knoten betrug. Allerdings haben wir die Floridastraße zu einer Zeit passirt, wo die Strömung am stärksten ist, nämlich im Juli; wir hatten an einem Tag von Mittag zu Mittag sogar eine Stromversetzung von 95 Seemeilen.

Bei solch einer Gelegenheit wird einem auf handgreifliche Art klar gemacht, welche Bedeutung die genaue Erforschung der Meere für die Schiffahrt und den Handel hat, und welche Wichtigkeit hierfür sogar ein kleines, für die Seefahrt scheinbar unbedeutendes Ding haben kann. Es ist dies der Thermometer, welcher sowol bei der Bestimmung der Richtung und Ausdehnung des Golfstroms ein kaum zu ent-

Digitized by Google

behrendes Hülfsmittel war, als man auch nur mit ihm allein feststellen kann, ob das Schiff sich noch in dem Gebiet des Hauptstroms bezw. der stärksten Strömung befindet. Denn da die Wasserwärme des Golfstroms in den verschiedenen Zonen und Jahreszeiten ungefähr bekannt ist, so hat ein Schiff, sobald der Thermometer einen niedrigern Wärmegrad anzeigt, die Grenze des Golfstroms überschritten und muß daher trachten, ihn wieder zu gewinnen.

Uebertragen wir den Nutzen, welchen uns der Thermometer auf solche Weise bringen kann, in Geld, dann erhalten wir, wenn wir bei einem Dampfschiff nur die Kohlen in Rechnung stellen und von dem Gewinn an Zeit, an weniger gezahlten Löhnen, ersparten Maschinenschmier- und sonstigen Materialien absehen, für einen gegebenen Fall schon das folgende Ergebniß: Legt ein Schiff von bestimmter Größe in 24 Stunden bei einem stündlichen Kohlenverbrauch von 1,5 Tonnen (1 Tonne — 1000 kg) 240 Seemeilen zurück, dann wird es für eine Strecke von 900 Seemeilen, wenn es keinen Strom hat, 90 Stunden gebrauchen; hat es aber 2 Knoten günstigen Strom, dann wird es die 900 Seemeilen in nur 75 Stunden zurücklegen, mithin 15 Stunden Zeit oder 22,5 Tonnen Kohlen ersparen. Bringen wir nun für Westindien die Tonne Kohlen zu 40 Mark in Ansatz, dann ergibt dies eine Ersparniß von 900 Mark in Geld.

Eine gleich wichtige Verwendung findet der Thermometer natürlich auch zur Ansteuerung kalter Meeresströmungen und er ist zu den Zeiten, wo Eisberge gewisse Meerestheile unsicher machen, das einzige, wenn auch nicht immer ganz zuverlässige Mittel, um bei Nacht und nebligem Wetter am Tage die Annäherung eines Schiffs an einen Eisberg anzumelden, weil in der Regel in größerm Umkreis eines solchen Vagabonden aus den Polarzonen die Temperatur des Wassers eine niedrigere als die normale ist. Die Schiffe messen daher, sobald die Möglichkeit einer Begegnung mit treibenden Eismassen vorliegt, halbstündlich die Wärme des Wassers.

Die Reise selbst hat bislang nichts gebracht, was der Erwähnung werth wäre, denn daß wir bei Cap Hatteras von schwerem Sturm überfallen werden, ist für den Seemann eigentlich ja so selbstverständlich, daß er sich nur wundern könnte, wenn es einmal anders geschähe.

Das genannte Cap ist bekanntlich der Punkt, wo die von Norden kommende kalte Polarströmung auf den warmen Golfstrom stößt und diesen zwingt, nach nordöstlicher Richtung auszuweichen. Der kalte Strom bringt aber auch eine kalte Luftschicht mit, welche sich mit der

Digitized by Google

über dem Golfstrom stehenden feuchtwarmen ausgleichen muß, und diese Arbeit kann sich nur mit Sturm und Regen vollziehen.

Noch ehe wir das Cap Hatteras erreichen, beginnen die Plänkeleien mit Wetterleuchten, Böen, Gewittern, Blitz, Donner und Regen; die Böen werden stärker, Wolkenbrüche fallen statt der Regenschauer, der Wind, welcher vordem südlich und östlich war, dreht mehr nach Westen und entwickelt sich, sobald wir erst die Breite des Caps gewonnen haben, zu einem regelrechten Südweststurm, welchen wir trotz seiner unfreundlichen Begleitung vorläufig mit Freuden begrüßen. Er bringt uns kühleres Wetter, gibt dem Schiff schnelle Fahrt und belästigt uns doch nicht ernstlich, weil der Wind vom Lande herkommt und er die See daher noch nicht gar zu sehr aufwühlt.

Vor dichtgereeften Marssegeln und gereefter Fock, den Bug nach Osten gerichtet, durchschneiden wir die schäumende, aufgeregte Flut. Grau ist der Himmelsgrund, blauschwarz sind die Sturmwolken, welche eine nach der andern, hinter uns über den Horizont steigen und vor uns unter demselben wieder verschwinden.

Mit 10 bis 12 Knoten Geschwindigkeit segeln wir dem europäischen Gestade entgegen und werden versucht, schon jetzt zu berechnen, wann wir wol die englische Küste in Sicht bekommen können, obgleich wir noch mehr als 3000 Seemeilen von ihr entfernt sind. So unbehaglich der Sturm das Leben im Schiff auch macht, jetzt möchten wir gern die von ihm unzertrennlichen Unbilden ertragen, wenn er uns nur mit derselben Geschwindigkeit gleichmäßig vorwärts treiben wollte.

Je weiter wir uns von der Küste aber entfernen und je länger der nun aus dem Westen wehende Wind anhält, desto höher wird die See, desto gewaltsamer werden die Bewegungen des ohne seitliche Stütze platt (recht) vor dem Wind laufenden Schiffs. Jetzt würden alle wol gern auf die schnelle Fahrt verzichten, wenn das Schiff sich nur weniger ungeberdig benehmen, das Wetter ein etwas freundlicheres Gesicht zeigen wollte; aber Sturm und Wetter fragen nicht nach unsern Wünschen.

Jeder routinemäßige Dienst und jede sonstige Beschäftigung haben aufgehört; nur die Wachgänger erfüllen ihre Wachpflichten, alle übrigen sehen zu, wie sie ihre freie Zeit am besten ausfüllen, und sie haben doch nur die Wahl zwischen gelangweiltem Nichtsthun und Schlafen. Die Musterungen werden wol abgehalten, um aus naheliegenden militärischen Gründen die Menschen zweimal am Tage in

Digitized by Google

geordneten Reihen beisammen zu sehen und bei diesen Gelegenheiten auch, namentlich bei der Abendmusterung, verschiedene Arbeiten zu verrichten, vornehmlich die Geschütz- und sonstigen Zurrungen zu prüfen und im Bedarfsfall auch die Segel nachzureefen, wenn sich die Reeftaue gelockert haben sollten; aber um den Anzug der Leute und darum, ob diese sich am Morgen gewaschen und gekämmt haben, bekümmern sich die Offiziere hierbei nicht, denn man kann unter den obwaltenden Umständen, wo keiner mehr ohne Stütze auf seinen Beinen stehen kann, weder von dem Mann verlangen, daß er sich wäscht, noch kann man ihn zwingen, einen bestimmten Anzug zu tragen. Der Verkehr auf dem Schiff ist nur dadurch noch möglich, daß auf Oberdeck und in der Batterie in deren ganzen Länge Halte-Taue ausgespannt sind, und aus Gesundheitsrücksichten muß man dem Mann die Wahl des Anzugs freigeben und ihm gestatten, dasjenige Stück anzuziehen, welches etwa noch trocken ist, damit die nassen Kleider, welche während der Tagesstunden in der Batterie aufgehängt werden, einigermaßen wieder trocknen können.

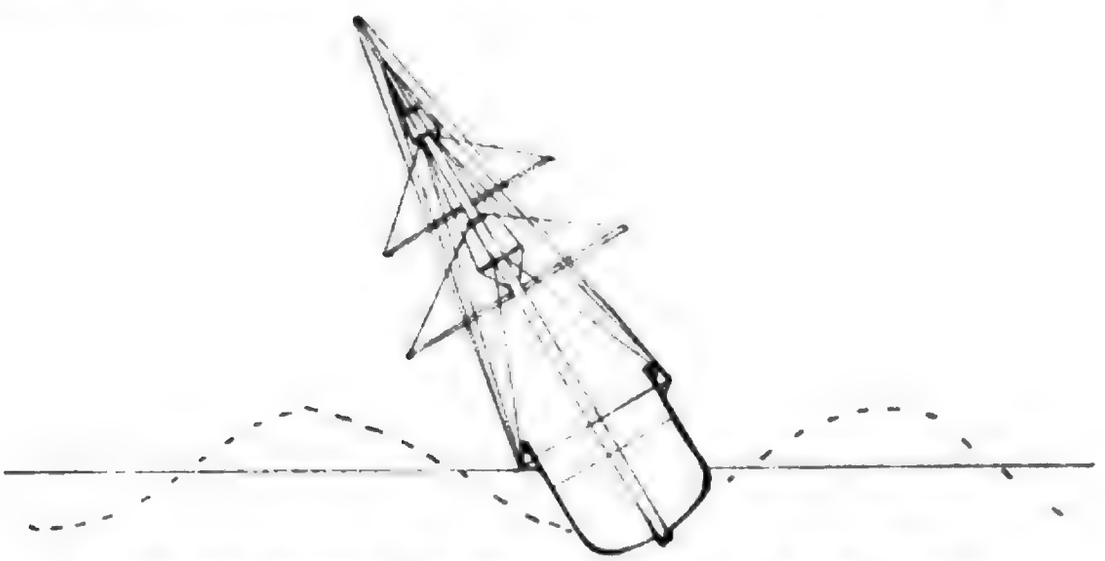
Aus den Wolken strömt der Regen, aus der See schnellen Spritzer auf das Schiff und nicht einmal die Batterie bleibt trocken, denn hier läuft Seewasser rauschend hin und her, welches ohne Unterlaß bei dem Schlingern durch die Speigatten eindringt und durch dieselben auch wieder abläuft. Man darf diese nicht verstopfen, weil sie den natürlichen Abfluß für das mit einer Sturzsee etwa in die Batterie gelangende Wasser bilden; die Wassermenge aber, welche beim Schlingern durch sie eindringt, ist, wenn die Menschen auch dadurch belästigt werden, ohne Gefahr für das Schiff, denn das Wasser fließt ja, wie schon gesagt, bei dem nächsten Ueberkrängen[1] auf demselben Weg wieder ab.

Durch die anhaltenden starken Bewegungen des Schiffs und den Druck der schweren Lasten, welche in den Geschützen auf dem Batteriedeck ruhen, haben sich die Decksnähte gelockert, Pech und Werg quillen an einzelnen Stellen heraus und hier träufelt nun das Wasser hindurch in das Zwischendeck, in die Messen und Kammern; die Menschen zur Verzweiflung bringend, denn nirgends finden sie Schutz. Haben sie eben an einer Stelle eine künstliche Einrichtung getroffen, um das Wasser aufzufangen, dann schließt sich durch eine kleine Ver-

[1] Das beim Schlingern erfolgende oder im Hafen absichtlich herbeigeführte Ueberneigen eines Schiffs nach den Seiten wird „krängen" genannt.

schiebung der Planken das Leck an dieser Stelle wieder und tritt an einer andern hervor. Ein wasserdichtes Schutzdach über dem Bett ist das einzige, womit die Kammerbewohner sich ein trockenes Nachtlager herstellen können; im übrigen müssen auch sie das tröpfelnde Leckwasser geduldig ertragen. Die sich aneinander reibenden Kanten der vielen hundert Decksplanken verursachen ein dauerndes knarrendes und ächzendes Geräusch.

Das Schiff schlingert ziemlich regelmäßig mit 6 Doppelschwingungen in der Minute von einer Seite zur andern, indem es jedesmal 20, 25, gelegentlich auch 30 bis 32° überkrängt. Düster blickt das graue Himmelsgewölbe auf uns hernieder, ernst und drohend schaut



Schiff 30° übergeneigt. Die punktirte Linie deutet eine 10 m hohe See an.

uns die tiefblaue, mit weißem Schaum übersäete Flut entgegen. Das Auge umfaßt die ganze, in regnerisch trübem Licht liegende Erdscheibe unsers Horizonts, auf welcher die 10 m hohen Wellen auf- und niederwogen und muthvoll vom Westen nach dem Osten stürmen. Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, daß der Mensch in dem Lauf der Wogen nie das Sinnbild der Furcht und Flucht, sondern immer nur dasjenige des kraftvollen, rücksichtslosen Sturmlaufens sieht; diese Erscheinung ist charakteristisch für die urwüchsige Kraft, welche uns aus den Meereswellen entgegenstrotzt.

Von dem Heck aus sehen wir, wie die Wasserberge hinter uns herjagen und das Schiff trotz seiner schnellen Fahrt spielend einholen. Jetzt schiebt sich einer unter das Heck und wir meinen es zu fühlen, wie der Riese mit seinen Händen das schwere Schiff auf seinen breiten Rücken hebt. Wir werden so schnell 10 m hoch gehoben, daß ein

Gefühl unſern Körper durchſtrömt, wie man es empfindet, wenn man auf einer, an langen Stricken hängenden Schaukel ſitzend, hoch in die Luft fliegt. Einen Augenblick hält das Schiff die wagerechte Lage, weil ſein Bug noch von dem Kamm der vorhergegangenen Welle getragen wird, dann aber ſenkt es ſich vorn; tiefer und tiefer fällt der Bug in das Wellenthal hinab. Vor uns ſteigt eine dunkle, blaue Wand auf, das ſchäumende Bugwaſſer brodelt am obern Rand der Reling und kocht vor dem Schiff noch höher auf; es iſt als ob die ſchwere Fregatte ſich in die See einbohren, als ob ſie bis zum Meeresgrund vordringen möchte. Der Bug hat die Thalſohle erreicht, der hintere Wellenkamm iſt bei dem Großmaſt angekommen und nun fällt das Heck wieder ſo jäh in das nächſtfolgende Thal zurück, daß einem der Athem ſtockt. Die nächſte von hinten anrollende Woge wird höher und höher, ein breiter blauer Wall, deſſen Kamm noch 4—6 m über uns liegt, ſteht hinter dem Schiff und eilt ſo gierig auf daſſelbe zu, daß man fürchten muß, er wolle ſich darüber hinwerfen; das Bugſpriet reckt ſich ſenkrecht in die Höhe und es ſieht aus, als ob die Fregatte ſich in die Luft erheben wolle, während ſie ſich gleichzeitig ſo weit nach den Seiten neigt, daß die Nocken der Unterraaen faſt die Wellenſpitzen berühren. Wir befinden uns in einer Lage, welche gefährlich ſein könnte, wenn nicht die Richtung des Laufs der Wellen mit derjenigen der Meeresſtrömung zuſammenfiele. Wie Gegenſtrom die See ſteil macht und zu gefährlichem Ueberbrechen bringt, ſo glättet andererſeits der Strom die Wellenkämme, wenn beide denſelben oder annähernd einen gleichen Curs verfolgen, und dies trifft zu unſerm Glück vorläufig zu. Als eine Wohlthat empfinden wir es auch, daß unſer Schiff ein großes iſt und wir die Vortheile eines ſolchen genießen, welche in der Hauptſache darin beſtehen, daß wenigſtens noch gekocht werden kann. Ein kleines Schiff würde auch unter den obwaltenden verhältnißmäßig günſtigen Umſtänden wahrſcheinlich mehr unter, als über Waſſer ſein, und Kochen wäre kaum mehr möglich.

Der ſtarke Zug, welcher von den Segeln auf ihre Schoten, auf die Braſſen und Fallen der Raaen ausgeübt wird, in Verbindung mit der andauernden Reibung, welcher dieſe Taue bei dem ſchweren Arbeiten des Schiffs unterworfen ſind, verurſachen um ſo mehr manche kleine Havarie, als das Tauwerk zum größten Theil ſchon längere Zeit gedient hat und nicht mehr ſeine volle Tragfähigkeit beſitzt. So muß die Wache oft genug zur Arbeit gerufen werden, um kleine Schäden auszubeſſern, ſie muß für zu ſtark angegriffene Enden neue

einscheeren und gelegentlich auch für ein zerrissenes Segel ein anderes unterschlagen.

Sechs Tage hat die Fahrt nun, seit wir von dem Cap Hatteras aus den östlichen Curs verfolgen, unter den gleichen Verhältnissen gewährt, wir haben bereits die Mitte des Nordatlantischen Oceans erreicht, befinden uns in der Nähe der Azoren und glauben, daß es bis zur europäischen Küste gar nicht mehr anders werden kann, wenn wir auch nach den Angaben des Thermometers und nach dem heutigen Mittagsbesteck seit gestern den Golfstrom schon verloren haben.

Da läßt der Wind etwas nach, im Nordwesten steigt eine Wolkenbank über den Horizont, welche die Erde mit Nacht bedecken zu wollen scheint. Der Wind springt um, er weht nun aus Nordwest und zwar mit solch orkanartiger Stärke, daß schon nach kurzer Zeit die See sich seiner Gewalt fügen muß, wenn sie auch zum Theil ihren alten Lauf nebenher noch beibehält. Das Schiff hat zwar bei dem jetzt mehr von der Seite kommenden Wind in seinen Segeln und seinem Takelwerk einige Stütze gefunden, wird aber dennoch durch die Doppelwirkung der nach zwei Seiten hin laufenden Wellen in so heftige Bewegungen versetzt, daß man versuchen muß, es in eine Lage zu bringen, wo es ruhiger liegt und auch gegen die sich mehrenden Sturzseen einigermaßen geschützt ist. Wir wollen zwar versuchen, noch einige Zeit auf unserm Curs durchzuhalten, um die Kraft des Sturms zu unsern Gunsten auszunutzen, aber bald werden wir doch gemahnt, in erster Reihe der Sicherheit des Schiffs zu gedenken.

Es gibt zwei Arten, der Gewalt eines wirklich schweren Sturms zu trotzen. Entweder läuft man vor der See (rechtwinkelig zu ihr) her, oder man dreht das Schiff bei und läßt die Hauptgewalt des Sturmfelds an sich vorüberziehen. Glaubt man, wenn man anfänglich vor dem Wind gewesen ist, das Schiff nicht mehr ohne Gefahr vor der See halten zu können, dann muß man beidrehen; nimmt der Sturm aber dann an Heftigkeit noch mehr zu und wird die See so hoch und steil, daß sie Schlag auf Schlag über das Schiff wegbricht, dann bleibt als ultima ratio nur übrig, wieder vor der See und dem Wind wegzulaufen, indem man das Schiff möglichst dicht verschließt und es Gott zu bestimmen überläßt, ob man durch eine Flucht ums Leben in Gefilde kommen soll, wo der Mensch wieder Herr des Schiffs und der ihn bestürmenden Elemente werden kann.

Gegen Abend wirft eine von der Seite kommende See das Schiff bis zu 34° nach Lee über, während in demselben Augenblick

eine andere von hinten auflaufende Woge ſich unter das Heck bohrt. Die erſte bricht gleichzeitig über das Schiff, die letztere rauſcht an unſerer Leeſeite in die Höhe und zerdrückt den, bei waagerechter Lage 10 m über dem Waſſerſpiegel hängenden Kutter, ſodaß die Trümmer des Boots weggekappt werden müſſen. So kann es nicht mehr weiter gehen; der Augenblick iſt gekommen, wo das Schiff beigedreht werden muß, und die nächſte Sorge bleibt nun, zuerſt die Segel zu bergen, weil dieſe beim Wind deſſen Druck nicht mehr aushalten können.

Es wird „Alle Mann auf" befohlen. Durchnäßte Männer mit ernſten oder mürriſchen Geſichtern zwängen ſich durch die wenigen, noch offen gelaſſenen Luken an Deck und eilen auf ihre Stationen. Hin und her taumeln ſie auf dem ſchwanken Deck des durch das Waſſer raſenden Schiffs, überſchüttet von dem Giſcht, welcher, von dem Rumpf kaum in die Höhe geworfen, auch ſchon von dem Sturmwind gefaßt und auf das Schiff geſchleudert wird, um hier wie Peitſchenhiebe auf die Menſchen niederzufallen. Wir liegen tief in einem Wellenthal und ringsum gähnen uns die hungerigen Waſſer entgegen, wir ſchweben auf einem Wellenkamm und weithin kann unſer Blick ſchweifen auf das toſende Meer. Nur auf ein Viertel der eigentlichen Arbeitskraft der Beſatzung können wir noch rechnen, des größern Reſts bedürfen die Menſchen, um ſich ſelbſt im Gleichgewicht zu halten.

Die Marsſegel werden zuerſt gegeit, um ſie vor dem Beidrehen feſtmachen zu können; die Fock ſoll, wenn ſie ſpäter nicht mehr ſicher geborgen werden kann, geopfert werden, weil ſie vorläufig dem Schiff noch Stütze und Fahrt geben muß.

Die Marsſegel ſind gegeit, die Marsraaen werden in den Wind gebraßt, damit das Tuch nicht zu ſtark ſchlägt, und danach erſt legen die Raagaſten auf die Raaen aus, um die gefährliche Arbeit des Feſtmachens auszuführen, worauf die Raaen wieder zurückgebraßt werden.

Ein günſtiger Augenblick für das Beidrehen iſt gekommen; der Sturmbeſahn wird ausgeholt und die Fock gegeit, das immer noch mit 12 Knoten laufende Schiff gehorcht dem Druck von Ruder und Beſahn und ſchießt, in der hohen See ſich mächtig wälzend, in großem Bogen gegen den Wind; die Menſchen rutſchen ſtehend und liegend auf dem ſchlüpfrigen Deck hin und her. Auch das Bergen der Fock iſt geglückt und die Fregatte liegt nun, ihrer Schwingen beraubt, nur mit dem kleinen Sturmbeſahn am Wind, welches Segel keine andere Arbeit verrichten ſoll, als daß das Heck mehr von dem Wind abgedrückt wird

wie der Bug, und das Schiff so die Lage beim Wind einigermaßen beibehält, während die hintern Flächen der an den Wind gebraßten Raaen gewissermaßen als Segel dienen und genügend wirken, daß das Schiff nicht rückwärts, sondern nur seitwärts und auch noch ein klein wenig vorwärts treibt.

Das Tageslicht schwindet, die Nacht senkt sich auf das Meer. Aengstliche Gemüther wähnen wol ihre letzte Stunde gekommen; andere, die Mehrzahl, vertrauen der Tüchtigkeit ihrer Offiziere, und alle die, welche die See und ihre Gefahren kennen, auch zu beurtheilen verstehen, wie weit die Widerstandskraft eines Schiffs reicht, neigen sich wieder der Anschauung der ängstlichen Gemüther zu und sehen mit banger Sorge dem Verlauf der Nacht entgegen.

Tiefe Dunkelheit umgibt uns. Kein Stern ist zu sehen, keine tiefere Schattirung in dem schwarzen Wolkenschleier zu erkennen. Nacht über uns und um uns, geisterhaftes Aufleuchten der schäumenden Wogenkämme unter uns. Wie die Annäherung einer überirdischen großen Gefahr ankündend, dröhnt aus weiter Ferne kommend das dumpfe dämonische Brausen an unser Ohr, welches die Lüfte erfüllt, mit solch unheimlichem Klang, daß daneben das es begleitende, wahrlich nicht melodische, dem Seemann aber doch mehr vertraute Pfeifen und Heulen des Winds in dem Takelwerk uns geradezu anheimelt und wohlthuend berührt.

Der Barometer erreicht als niedrigsten Stand nur 752 mm.

Unten im Schiff ist es still, oben auf dem Deck auch; kein Commandoruf ertönt, denn es gibt nichts mehr zu commandiren. Die Menschen unten liegen in ihren Betten und Hängematten, mit Ausnahme des Commandanten, welcher in seiner Kajüte wacht; die Menschen oben sind zum Dienst bereit, wenn eigentlich auch nur zum Schein, denn außer den Rudergasten und Posten haben sie auch hier nichts anderes zu thun, als geduldig zu ertragen. Der Krängungspendel, dessen Gradeintheilung bis 36 reicht, schlägt wiederholt über diese Zahl hinaus, sodaß man die Krängung zeitweise auf 40° schätzen kann. Auf Deck ist es naß, in der Batterie ist es naß, im Zwischendeck träufelt es durch die Decksnähte. Wer sich als sogenannter richtiger Seebär in solcher Lage noch wohl fühlen kann, dem ist es zu gönnen, daß er sie während seines ganzen Lebens möge genießen können.

Die Nacht ist im Juli nur kurz, und wie unendlich lang erscheint sie uns heute. Doch auch sie muß dem Lauf der Zeit weichen.

Nach Mitternacht wird es etwas licht in den Wolken, das

Digitized by Google

Brauſen in den Lüften läßt nach, der Wind wird ſchwächer und fängt an unregelmäßig zu wehen; die Kraft des Sturms ſcheint gebrochen.

Mit dem Tagesgrauen ändert der Wind auch ſeine Richtung wieder, er dreht nach Weſten zurück, ſeine Stärke nimmt weiter ab und gegen 8 Uhr vormittags haben wir mäßigen Südweſtſturm, welcher die nordweſtliche See bald wieder ſo weit glättet, daß wir erneut mit gereeften Segeln vor dem Wind unſern richtigen Curs verfolgen und am nächſten Tag bei weiterm Abflauen auch noch mehr Segel beiſetzen können.

Am zweitfolgenden Tag will der Barometer uns noch einmal ſchrecken, indem er bei ſteifem Südweſtwind von 753 mm auf 732 fällt und während 24 Stunden einen Stand zwiſchen 732 und 734 mm beibehält, ſodaß wir die Annäherung eines Cyclons befürchten. Er hat ſich aber, wie es ſcheint, nur einen Scherz gemacht, denn das Wetter bleibt gleichmäßig und der Wind erlaubt uns volle Raaſegel zu führen.

Beſteck und Loth ſagen uns, daß wir in der Nähe der engliſchen Küſte und nur etwa 120 Seemeilen von Plymouth entfernt ſind, wir können daher annehmen, daß wir am nächſten Vormittag in dem Hafen anlangen werden, da wir uns wegen des ſchwachen Windes unter Dampf befinden, mithin auf eine gleichmäßige Fahrt rechnen können.

Der nächſte Morgen bricht an; der erwartete Ruf „Land in Sicht“ ſchlägt aber nicht an unſer Ohr. Nur einige Schiffe, welche theilweiſe denſelben Curs verfolgen wie wir, theilweiſe uns entgegenſteuern, ſind zu ſehen. Gleichmäßiges graues Gewölk ohne Zeichnung und abgegrenzte Umriſſe ſteht dort, wo die Küſte liegt. Es wandert auf uns zu, denn der Horizont wird ſchmaler; es ſteigt auch und ein naſſer kühler Wind ſtreift über das Waſſer. Kaum ſind wir zu der Erkenntniß gekommen, daß jene Wand kein Gewölk, ſondern eine Nebelbank iſt, ſo ſind wir von ihr auch ſchon umfangen; weißgrauer Waſſerdunſt hemmt unſern Blick nach allen Seiten. Wie unſere Dampfpfeife gleich beginnt, die vorgeſchriebenen Nebelſignale zu geben, ſo tönt auch gelegentlich von einem fremden Dampfer die Dampfpfeife, von einem Segelſchiff das Nebelſignal an unſer Ohr.

Die große Gefahr im Nebel liegt darin, daß das Ohr ſo ſchwer die genaue Richtung erhören kann, woher das Signal kommt, und daß man immer noch nicht den Weg gefunden hat, für die Cursrichtung des Schiffs, wenigſtens für die Haupt-Kompaßſtriche Signale

vorzuschreiben; wie z. B. etwa ein kurzer Ton für Nord, zwei ebensolche Töne für NO, drei für Ost und vier für SO, ein langer Ton für Süd, zwei, drei, vier solche für SW, West und NW, sodaß man aus der Art der Signale ungefähr folgern könnte, wie die uns begegnenden Schiffe steuern.

Die Maschine arbeitet langsam, jedes Geräusch auf dem Schiff ist untersagt; Commandant, Wachoffiziere und Posten lauschen mit gespannten Sinnen auf fremde Signale und suchen mit den Augen den feuchten Schleier zu durchdringen. Der Erste Offizier begibt sich zufällig auf das Vordeck, um einmal nach den Ankern, welche für den Hafengebrauch hergerichtet werden, zu sehen, und stellt sich dabei auch neben den dort stationirten Offizier, weil er, wie dieser, den klagenden Ton eines Nebelhorns gehört zu haben glaubt. Da wird an unserer Backbordseite der Ton wieder in größerer Nähe und jetzt deutlich gehört, der Vordecksoffizier meldet sofort: „Schiff backbord voraus!“ und im nächsten Augenblick taucht dicht vor unserem Bug ein großer Segler, welcher unsern Curs rechtwinkelig kreuzt, aus dem Dunst auf. „Schiff vor dem Bug!“ rufen Offizier und Posten, aber dieser Ruf kann dem Commandanten nichts nützen, denn er kann von der Commandobrücke aus das Schiff nicht sehen, so dicht ist der Nebel. Die einzige Rettung vor einem Zusammenstoß liegt in dem von vorn gegebenen richtigen Commando, denn ein Stoppen und Rückwärtsschlagen der Maschine kann hier nicht mehr helfen. „Ruder hart backbord!“ ruft es von vorn, und der Commandant, welcher die Stimme seines Ersten Offiziers erkennt, läßt das Ruder dem Ruf entsprechend legen und wir gleiten so dicht, daß man auf den andern hinüberspringen könnte, an seinem Heck vorüber.

Einige Stunden später verflüchtigt sich der Nebel ebenso schnell, wie er gekommen war, zwei Seemeilen von uns entfernt, vor den Höhen von Plymouth, steht der Leuchtthurm des Eddystone und nach weitern zwei Stunden sind wir im Hafen angelangt. Unser Anker ruht nach langer Zeit wieder in europäischem Boden.

13. Schluß.

Wir befinden uns in Sicht der deutschen Nordsee-Inseln. Einen nüchternen Anblick gewähren die übermäßig schlanken, weiß getünchten Leuchtthürme mit den sandigen Dünen, auf welchen sie stehen. Schön ist die deutsche Küste nicht, aber das uns so wohlbekannte Bild heimelt doch ganz wunderbar an.

Noch heute werden wir in Wilhelmshaven anlangen und der Heimat wiedergegeben sein; nur diejenigen fehlen, welche in der Tiefe des Meeres oder in fernen Landen in fremder Erde ruhen, und die, welche in den Listen als fahnenflüchtig geführt werden. Der Kriegsschiffsmann kann sich aber nicht der ganzen Wonne hingeben, welche eine derartige Rückkehr in des Menschen Herz erwecken muß, weil auch jetzt noch der Dienst seine unerbittlichen Forderungen stellt. Das Schiff wird nach seiner Ankunft von einem höhern Vorgesetzten, einem, der über dem Commandanten, dem bisherigen Alleinherrscher, steht, inspicirt. Dieser, die Offiziere und die ganze übrige Besatzung werden hierbei geprüft, in welchem Zustand sie das Schiff und sein Inventar zurückbringen, welchen Grad der Fertigkeit sie in allen Exercitien und sonstigen Dienstzweigen erlangt haben, wie der Commandant sein Schiff in verschiedenen Lagen zu führen versteht. Diese Inspicirung erfolgt oft auch schon vor der Ankunft im Hafen, weil diese ungefähr bekannt ist, der Inspicirende das Schiff bereits erwartet und sobald die Signalstation an der Hafen-Einfahrt (für Wilhelmshaven der Leuchtthurm auf der Insel Wangeroog, für Kiel derjenige von Bülk) dasselbe telegraphisch anmeldet, ihm entgegenfährt und die Besichtigung vornimmt, wenn die Tageszeit es noch erlaubt, damit nach der Ankunft gleich mit den Außerdienststellungsarbeiten vorgegangen werden kann und jede unnöthige Hinausschiebung derselben vermieden wird. Alle Hände auf dem Schiff sind daher,

Digitized by Google

während wir an der deutschen Küste entlang fahren, mit seiner Schönmachung und denjenigen Arbeiten beschäftigt, welche erforderlich sind, um den hohen Vorgesetzten würdig empfangen zu können.

Wir sind in der Jade und hiermit andere Menschen. Alles das, was im Lauf des letzten Jahrs Lebenszweck für uns war, liegt hinter uns; andere Aufgaben warten unserer. Jeder weiß, daß die Sorge um Schiff und Leben jetzt von ihm genommen, daß die Zeit der Nachtwachen vorbei ist; daß er in wenig Tagen auf dem sichern Land in großen luftigen Räumen wohnen und in bequemem Bett, wo das an die Fenster schlagende Sturmesheulen wie süße Musik klingt, schlafen wird; daß er ohne Urlaub sein Haus verlassen darf und seine Schritte dahin lenken kann, wohin es ihm beliebt; daß er nicht mehr an eine bestimmte Tischgesellschaft gebunden ist, sondern diejenigen Menschen aufsuchen kann, welche ihm zusagen. Und doch, nach halbjähriger Pause preisen die meisten sich glücklich, wenn sie wieder mit einem Schiff in die weite Welt fahren können, denn der richtige Seemann ist nun einmal mit dem Meer verlobt und kann trotz all der Mühen und Sorgen, welche es ihm aufbürdet, nicht mehr von ihm lassen.

Freudige Bewegung durchzieht den Seemann bei dem Gedanken, wieder einmal in der Heimat zu sein, in den nächsten Stunden seine Angehörigen in die Arme schließen oder vorläufig doch Freunde begrüßen zu können und endlich einmal wieder für einige Zeit sein eigener Herr zu werden. Wehmuth beschleicht wol nur gelegentlich Einen und zwar den Commandanten in dem Fall, wenn er keine nahen Angehörigen hat und nun von der Höhe, welche er lange Zeit eingenommen hatte, wieder herabsteigen muß. Und doch ganz so schön, wie jeder Heimkehrende sich die Ankunft in Gedanken ausgemalt haben mag, gestaltet sie sich in der Regel nicht und namentlich nicht in Wilhelmshaven. Daß das Wetter hierauf schon Einfluß hat, liegt auf der Hand, und in Kiel kommen, wenn das Schiff auch nicht mit Salutschüssen, wehenden Fahnen, schmetternden Fanfaren und festlich geputzten Menschen empfangen wird, doch noch eine große Zahl von Booten mit Verwandten und alten Bekannten zum Schiff, um ihre Angehörigen und Freunde willkommen zu heißen; in Wilhelmshaven aber wirkt die Ankunft so ernüchternd wie nur möglich.

Still kommt das Schiff angefahren und wird nur von den Molen her mit wehenden Taschentüchern, die man durch das Fernrohr erkennen kann, und durch ein Signal am Signalmast: „Willkommen

in der Heimat" begrüßt, auch mit einigen Hurrahs, wenn zufällig ein anderes Schiff auf der Rhede liegt. Der Anker fällt mit dem bekannten, gewohnten Geräusch in das Wasser, kein Boot ist in der Nähe auf demselben, weil für jene die Entfernungen zu groß und die Gezeitenströmungen zu stark sind; und wenn das Schiff erst bei vorgerückter Tageszeit ankommt und noch nicht inspicirt worden ist, dann erhalten die dienstfreien Menschen auch noch keinen Urlaub, sondern der Commandant fährt an Land, um das Schiff anzumelden, und er beurlaubt nach seiner Rückkehr nur diejenigen verheiratheten Offiziere, Deck- und Unteroffiziere, deren Frauen am Ort sind, für den Abend auf einige Stunden. Diesen Männern, welche von ihren Frauen im eigenen Heim oder in dem Gasthaus, wo sie abgestiegen sind, voller Sehnsucht erwartet werden, wollen wir nicht folgen, denn jeder kann sich denken, was Mann und Weib empfinden, wenn sie nach jahrelanger Trennung wieder Brust an Brust ruhen; wie die älteren Kinder den Vater stürmisch begrüßen und die jüngern den fremden Mann, welchen sie bisher nur im Bild gekannt haben und der nun in ihrem Leben auch eine Rolle spielen soll, mit Mistrauen betrachten. Und dieses mag oft genug mit Furcht gepaart sein, denn ein bekannter classischer Fall, wo ein kleiner älterer seinen jüngern Bruder auf die Ankunft des als zärtlich bekannten Vaters damit richtig vorzubereiten glaubte, daß er ihm vorsagte: „Na Brüderchen, warte nur, wenn Papa kommt, wirst du auch kennen lernen, was Wichse ist!" wird wol nicht vereinzelt dastehen.

Das kommende Zusammenleben der wiedervereinten Gatten gestaltet sich auch nicht immer so sonnig, wie von Uneingeweihten gewöhnlich wol angenommen wird, denn hier giebt es oft starke Gemüthsbewegungen zu bestehen, ehe beide Theile sich wieder an einander gewöhnt haben. Die Frau kommt jetzt nicht, wie ehedem, aus dem Aelternhause, wo sie nur Kind war, sondern aus selbständiger Stellung, welche sie während der Abwesenheit ihres Gatten einnehmen mußte, und der Mann kommt aus einer Lebenslage, wo er lange Zeit nur mit Männern verkehrt hatte, vorzugsweise des Befehlens gewohnt war. Mancherlei Eigenschaften bringt er mit, die er sich unbewußt angeeignet hat und die dem Empfinden einer feinfühlenden Frau oft recht fremd sind; diese muß er sich nun abgewöhnen, er thut es auch, aber doch mit einer gewissen Verstimmung, wenn es auf Vorhaltungen der Frau hin geschieht, und diese, welche bisher in ihren Handlungen unabhängig war, muß andererseits nun in allem die Ansicht ihres

Digitized by Google

Mannes hören und sich dieser auch fügen. Die Erziehung der Kinder ist gewiß ein großes Feld, auf welchem Unfrieden wachsen kann. So sieht man, daß für diese Menschen sich das Wiedersehen auch nicht immer zum Paradies gestaltet, sondern daß von beiden Theilen viel Geduld und Nachsicht geübt werden muß, ehe sie sich wieder ineinander eingelebt haben. Es ist dies aber in den natürlichen Anlagen des Menschen begründet. Und wenn dies auch vielleicht nach der ersten überstandenen Trennung noch nicht in die Erscheinung tritt, so wird dies doch bei öfterer Wiederholung der Fall sein, denn mit jeder neuen Trennung wird die Frau selbständiger und gewöhnt sich immer mehr in ein gewisses Witwenthum ein. Die meisten erkennen bald die fremde Gewalt, welche zwischen ihnen steht, und suchen durch verdoppelte gegenseitige Rücksichtnahme den Feind ihres ehelichen Glücks zu besiegen, und hierin beruht wol das Geheimniß, daß die Ehen der Seeoffiziere meist glückliche sind. Diejenigen aber, welche nicht zu dieser Erkenntniß kommen, finden auch in dem ersten Rausch des Wiedersehens keinen genügenden Ersatz für jahrelanges Entbehren und müssen wol oft in der Trennung und deren Folgen die Ursache dauernden Unfriedens suchen.

Auch die jüngern und unverheiratheten Personen der Besatzung, welche nach der Außerdienststellung des Schiffs mit Urlaub ihre Angehörigen besuchen und dann erst im Aelternhaus die eigentliche Freude des Wiedersehens genießen, finden bei der Ankunft in dem Heimathafen nicht das überschwengliche Entgegenkommen, welches sie vielleicht erträumt hatten. Es liegt nahe, daß sie sich mit den Abenteuern und Thaten des Schiffs verkörpert wähnen und daß sie glauben, jedermann müsse sich dieser noch erinnern und ein Interesse an denselben nehmen, müsse ihnen schon von weitem ansehen, daß sie zu dem Schiff gehören. Aber nichts von dem geschieht, sie erhalten am ersten Tag hier einen Händedruck und dort einen, eine mehr oder weniger warme Begrüßung, und für die Offiziere folgt dann noch ein im Casino veranstaltetes Festessen mit Empfangsrede nach bekanntem Muster, womit die Feierlichkeiten ihren Abschluß gefunden haben. Am zweiten Tag achtet ihrer keiner mehr, denn der Schiffe kommen gar zu viele zurück.

Ehe wir in den eigentlichen Hafen einlaufen und mit der Abrüstung beginnen dürfen, müssen wir noch mit der Steuerbehörde abrechnen, welche ihre Beamten an Bord schickt, um den Zoll für die mitgebrachten ausländischen Sachen zu erheben. Diesen wird ein

bequemer Platz eingeräumt und nun bringen Offiziere, Unteroffiziere und Gemeine all den Krimskrams, welchen sie im Lauf der Reise eingekauft haben, herbei. Waffen, Vogelbälge, Federn, Edelsteine und Perlen, Schmucksachen, Affen, Papageien, Schnitzereien, Kasten und Kästchen, Seiden- und andere Stoffe, Kaffee, Thee, Wein und all die sonstigen Sachen, welche die Menschen, die in der Mehrzahl im Ausland von der Kaufwuth befallen werden, sonst zusammengekauft haben, werden hier vorgezeigt, abgewogen und gegen Zahlung des Zolls freigegeben, während gleichzeitig einzelne Beamte das Schiff durchstreifen, um nach etwaiger Contrebande zu suchen.

Hiermit wollen wir die Schilderung des Kriegsschiffslebens beschließen, denn die Abrüstung des Schiffs und dessen Rückgabe an die Werft gehören in das Gebiet der Verwaltung.

Berichtigungen.

Seite 7, letzte Zeile v. u. statt: Durchschnitt (b), lies: Durchschnitt (ō)
„ 8, 6. „ v. u. „ Raabrassen, „ Raatopnanten
„ 130, 6. „ v. u. „ allsonntäglich, „ alltäglich

Namen- und Sachregiſter.

Abendmuſterung 97.
Abfahrt von Plymouth 10.
Abſetzer 96.
Achterdeck 270.
Admiralsflagge ſ. Commandoabzeichen.
Alle Mann auf bei Nacht 53.
Anker, die 58; auffetzen 377; lichten 370.
Ankerfallvorrichtung 59.
Ankerketten, die 58.
Ankermanöver 364.
Ankern 57; auf offenem Meer 393.
Ankerſpill 59. 370.
Ankerſtopper 60.
Anone 67.
Anſteuern des Ankerplatzes 62.
Anſtrich des Schiffs 85.
Antilope, die Fregatte 403.
Apotheke 127.
Aequatorcalmen, die 140.
Arbeitsvertheilung 292.
Arreſtlokale 127.
Artillerieoffizier 227.
Aſalto, der 426.
Aſche heißen 291.
Ausguckpoſten 21.
Auslegen auf die Raaen 17.

Back, die (Tiſch) 126.
Backen und banken 134.
Backſchlagen (der Segel) 99.
Backſpieren 220.
Badegäſte 25. 171.
Bäder an Bord 268.
Bahia 383.
Baken 207.
Barfußgehen 137.
Barometer, der, als Wetterprophet 335. 380. 439.
Batteriedeck, das 123.
Begrüßung eines Schiffs 242. 251. 253.
Beilieger 343. 437.
Belegenagel 278.
Beleuchtungsräume (der Munitionskammern) 129.
Bemannung ſ. Beſatzung.
Beobachter, die 130.
Beſahn, der 284. 437.
Beſatzung, die 9.
Beſteck, das 48. 131. 212.
Beſuche 243. 255. 404.
Beting, die 60.
Betten, Offizier- 26.
Beurlaubte an Bord zurück 327.
Blaue Peter, der 101.
Bleiplattſpiel 139.
Bö 13. 144.
Bog-Walk (Jamaika) 405.
Bonito, der 167.
Boote, die 365.
Bootsdienſt 365.
Bootsmann, der 232. 251.
Bootsmannspfeife, die 87.
Bottelier, der 127.
Bottlerei, die 127.
Brandung 35.
Braſſen, die 278.
Braſſen und toppen 218. 251. 278.
Brecher ſ. Sturzſee.
Breitenbeſtimmung (Beſteck) 131.
Bug, der 11; des Segels 282.
Bugſpriet, das 165.
Bugwaſſer 22.
Bulins, die 282.
Bumboot, das 66.

Cadetten 9. 16. 233; -meſſe 233.
Cap Frio 215.
— Hatteras 431.
— San Antonio (Bahia) 383.
— San Antonio (Cuba) 417.
— San Lorenzo 55.
— San Roque 390.

Digitized by Google

Cascarilla 428.
Catherines-Pik, St. 408.
Chronometer 131. 210.
Commandant 9. 36. 48. 72. 143. 172. 175. 180. 184. 217. 225. 304; bei Klar Schiff 352. 354; bei dem Segelmanöver 359.
Commandantenkajüte 186.
Commandoabzeichen 218.
Commodoreſtander 218.
Complimentiren ſ. Begrüßung eines Schiffs.
Conſul, der 66.
Contrepiketoffizier 229.
Creolin, die 423.
Cuba 417.

Dampfkraft 2.
Deck ſcheuern 94; ſpülen und abſetzen 96.
Deckoffiziere 9. 93. 232. 252.
Deckoffiziermeſſe 233.
Deckskleider 97.
Deſertas-Inſeln 54.
Deſertionen ſ. Fahnenflucht.
Deviation der Kompaſſe 275; Deviationsbeſtimmung 277.
Dienſt, der 84. 217; der, des Wachoffiziers im Hafen 231; der, des Wachoffiziers auf See 230.
Disciplinarſtrafen, die 308.
Drucklager, das 130.
Dünung 12. 14. 35. 143.
Durchholen 61.
Durſt 271.

Einlegen von den Raaen 19.
Eiſen, in, legen 329.
Enden, die (Taue) 287.
Entern 16. 287.
Ernährung 271.
Erſte Offizier, der 9. 176. 226; im Dienſt 17. 93. 252. 326. 348.
Eſſen, Ausgabe 134; Probe 133.
Etat für Inventar und Material 5.
Etikette 252. 270.
Exercirdienſt 333.
Exercitien 87. 90. 107. 185. 351. 420.

Fahnenflucht 324.
Fahren, das, der Taue 287.
Fall, das, der Raa oder des Segels 278. 284.
Fallen Anker! 63.
Fallreep, das 20.
Fallreepsdienſt, der 239—242.
Farbe ſcheuern 95.
Ferkelwäſche 168.
Fernando do Noronha 153—158.
Feſt holen 290.
Feuer an Bord 390.
Feuerlärm 91. 390.
Feuermeiſter 237.
Feuerwerker 232.
Fiſche 95. 106. 117. 119. 158. 162.
Fiſchfang 162.
Fiſchtakel 371.
Flaggen über die Toppen 392.
Flaggengruß 260.
Flaggenparade 11. 247. 251.
Fleiſchlaſt 129.
Fliegende Fiſch, der 163.
Freiſchläfer 235. 236.
Freiwache 23.
Friſcher Proviant 10.
Funchal 56.

Gaffelſegel 281. 284.
Gallionsinſpector 125. 137.
Gangſpill ſ. Ankerſpill.
Gaſt, zu, bei dem Commandanten 186; in der Offiziermeſſe 345.
Gaſten, die 16.
Geitaue, die 281.
Gemeine 9. 173.
Geſchützputzen 97. 307.
Geſelligkeit an Bord 178.
Geſundheitsbehörde 66.
Geſundheitspaß 263.
Geſundheitspflege 265.
Gewichte des Schiffs 4.
Gewitter 340.
Gezeitenſtrömung 211.
Glaſen ſchlagen 21. 229.
Golfſtrom 430.
Gonave, Inſel 413.
Gordings, die 282.
Gottesdienſt an Bord 119.
Grundprobe 193. 201.

Hafendienſt 237.
Hafeneinfahrt von Rio 223.
Haifiſche (Kneipwirthe) 324.
Haiti, Inſel 413.
Haitiſche Kriegsſchiffe 414.
Halſen 32. 36.
Hammerfroſch 381.
Handelsſchiff (Dampfer) 2.
Handloth 195.
Handwerkerperſonal 9. 237.
Hängematte, die 13. 266.
Hängematten auf 92; lüften 401.
Havana 417.
Heck, das 20.
Heizer 237.
Hellegats, die 128.
Hellegatsleute 237.

Digitized by Google

Höflichkeitsformen zwiſchen Schiffen 11. 242. 251. 253. 262. 393. 404.
Holz poliren 97.
Hundswuth 396.

Inventar 4.
Inſpicirung 441.

Jakobsleitern 220.
Jamaika 403.

Käfer 384.
Kammern, die Offizier- 346.
Katt-Takel, das 371.
Katze, die Schiffs- 80. 183.
Keſſelraum, der 129.
Kette ſ. Ankerkette; ſtecken 61.
Kettenkaſten 60.
Kingston (Jamaika) 404.
Kingstown (St. Vincent) 394.
Klaaar Deck! 333.
Klabautermann 341.
Klar 19.
Klar Schiff zur Uebung 351; im Ernſt 415.
Kleider, Decks- 97.
Kleidermuſterung 400.
Kleiderwirthſchaft 399.
Kleidung, die 264. 306.
Klüſe, die 61.
Knoten (Geſchwindigkeitsmaß) 294.
Köche, die 124.
Kohlenbunker, der 237.
Kohlenſäcke, die, im Südlichen Kreuz 152.
Kompaß, der 203. 275.
Kompaßhaus, das 204.
Kompaßlaternen 21.
Kompaßroſe, die 204.
Kranbalken, der 20.
Kreuzer, gepanzerter 1.
Kreuzerfregatte 1.
Kreuzpeilung 206.
Kriegsſchiff 3. 217.
Küche, die 124.
Kuttergaſten, die 367.

La Hotte-Gebirge 413.
Lampenputzer 237.
Landungscorps, das 107.
Längenbeſtimmung (Beſteck) 131.
La Plata-Strom 363.
Las Palmas (Gran Canaria) 98.
Laſtmann, der 237.
Laternenkammer 127.
Lazareth 128.
Leben an Bord, das private 170.
Lee 13.
Leeſegel 281. 286.
Leg aus! 288.
Leiden, kleine, der Seefahrt 26.
Leiter, der 281.
Leuchtfeuer 207. 213.
Linientaufe 145.
Log, das gewöhnliche 292; Patent- 295.
Logbrettchen 293.
Logbuch 299.
Loggen 291. 297.
Logleine 293.
Logrolle 293.
Lootſe 10. 363.
Loſe kommen 61.
Loth, 192.
Lothen 194. 197.
Lothgänger oder -gaſten 11.
Luv 13.
Luvgierigkeit 285.

Maat 234.
Madeira 54.
Mahlzeiten an Bord 23.
Mannszucht 3.
Maſchine 129.
Maſchinenperſonal 9.
Maſchiniſten 233.
Maßregelungen 310. 325.
Material 4.
Materialienverwalter 233.
Meeresfarbe 55.
Meeresſtrömung 49. 192.
Meſſevorſtand 24. 349.
Mittageſſen 182.
Mittagsſchlaf 136.
Mittagszeit 135.
Mond, ſein Einfluß auf das Wetter 335.
Monſun, Nord- 159.
Montevideo 363.
Morant Point 403.
Morgendienſt im Hafen 250; auf See 92.
Moskitos 380.
Munitionskammern 129. 130.
Muſterung der Wache 19; Sonntags- 121; tägliche 333.

Nachtdienſt im Hafen 249.
Nagelbänke 287.
Nañigos 430.
Navigation 263.
Navigationsoffizier 227.
Nebel, im 439.
Neger 397. 406. 428.
Neujahr 344.
Newcaſtle (Jamaika) 411.
Niederholer der Vorſegel 284.

Offiziere, die 9. 171. 172; an Land 71.
Offizierkammern 126.

Digitized by Google

Offiziermeſſe 23. 44. 126. 172. 345.
Offiziertiſch 181.
Ortsbeſtimmung 48.

Pampero 335. 337. 340.
Paſeo publico (Havana) 423.
Paſſatwind, der 115. 140. 145.
Patentlog 295.
Patentloth 202.
Peilen 56. 205.
Peilkompaß 205.
Pferde, Raa- 278.
Piketoffizier 229. 253.
Polizeidienſt ſ. Stabswachtmeiſter.
Poller 287.
Port au Prince 415.
Porto Grande 103.
Porto Santo, Inſel 47.
Port Royal 403.
Poſitionslaternen 20. 21. 22.
Poſt, die 244.
Poſten im Hafen 239.
Poſtenvertheilung 19.
Pratiqua 225.
Privates Leben an Bord 170.
Proviant, friſcher 10.
Proviantausgabe 135.

Quarantäneflagge 242.

Raaen, die 278.
Raaſegel 280.
Rapport, der Straf- 307; abhalten 317.
Ratten auf Fernando do Noronha 157; auf dem Schiff 144. 381.
Rauchen an Bord 174.
Reefen 282.
Reefſtaljen 283.
Regen in den Aequatorcalmen 144; in Braſilien 377.
Regenröcke 20.
Reinſchiff 84. 92. 160.
Rettungsboje 20.
Rettungsbootsmannſchaft 19.
Reveille 250.
Rio de Janeiro 224.
Rio de la Plata 363.
Rollenexerciren 185.
Roller, die 153.
Routine, die Tages- 86; Tropen- 264. 274; Wochen- 86.
Runde, die 248.

Salut für die Landesflagge 65; für die Diplomaten 243; für die Offiziere 219.
Salutfähigkeit der Kriegsſchiffe 254.
San Antonio, Cap (Bahia) 283; (Cuba) 417; Inſel 102.
San Vincent, Inſel (Capverden) 103.
St. Catherines-Pik 408.
St. Thomas 395.
St. Vincent (Weſtindien) 394.
Schaben 401.
Schießen, in den Wind 63.
Schiff zu Anker 66; unter Segel 46; malen 385; ſeeklar machen 370; verholen 253; vermooren 221. 224.
Schiffsanſtrich 85.
Schiffsetikette 252. 270.
Schiffsnummer 93.
Schillerfalter (Morpho Neoptolemus) 376.
Schlachtſchiff 2.
Schlafende Rieſe, der 215.
Schlafplätze 266.
Schlangen 377. 381.
Schlecht Wetter 13. 25. 341. 432.
Schlingern 21. 434.
Schlingertiſch 188.
Schlittenfahrt auf Madeira 73. 77.
Schoten, die, der Segel 281.
Schwaben ſ. Schaben.
Schwabber, der 96.
Schweflige Säure 382.
Schwimmpolyp 117.
See ſ. Seegang.
Seeblaſe (Physalia utriculus) 117.
Seecadett ſ. Cadetten.
Seefahrkunſt 192.
Seefahrt 1.
Seegang 14. 35. 434.
Seekarte 203. 206. 208.
Seeklar machen 370.
Seekranke 13. 25.
Seemannsgrab, das 362.
Seeoffizier 1.
Seewind 217.
Segel, die 280.
Segelanweiſungen, die 336.
Segel bergen im Sturm 17. 437.
Segelexercitium, großes 357.
Segelfels ſ. Deſertas-Inſeln.
Segel feſt 65.
Segel kanten 306.
Segelkoje 128.
Segelpreß 53.
Segel ſetzen 12. 277. 287.
Sicherheitswache 222. 239.
Signalzeichen 87.
Sonne, ihr Einfluß auf das Wetter 335.
Sonnenaufgang bei Sturm 42.
Sonnenſegel 65. 244. 246. 251.
Sonnenuntergang im Paſſat 139; vor dem Pampero 338.
Sonntag, der 116.
Sonntagnachmittag 138.

Digitized by Google

Sonntagsmuſterung 121.
Sonntagvormittag 118.
Speigatten 161.
Spritzer 34.
Stabswachtmeiſter 233. 326.
Stagen 373.
Stampfen 21.
Stampfſtock 167.
Staubregen 102.
Stehende Takelage 278. 373.
Steif holen 61; kommen 61.
Steuerbehörde 445.
Steuermann 232.
Stoppen der Ankerkette 64.
Strafen, die Disciplinar- 308.
Strafgewalt 307.
Sträflinge auf Fernando do Noronha 156.
Strafmaßregeln ſ. Maßregelungen.
Strafrapport 307.
Strafvollſtreckung 329.
Strecktau 220.
Stromkabbelung 212.
Strömung ſ. Meeresſtrömung.
Stromverſetzung 48. 210.
Sturm 15. 36. 343. 432.
Sturmwarnungsſtation 10.
Sturzſee 31. 33. 39.
Süßwaſſer 30.
Sylveſterabend 344; unterbrochener 314.

Takelage 1. 3. 277; laufende 278; der Raaen 278; ſtehende 278. 373.
Talje 61.
Tauben auf Fernando do Noronha 157.
Taucher 235.
Taukopper 65.
Tertulia 425.
Thermometer 430.
Thierbändiger, der 123. 168. 237.
Thiere an Bord 80. 168. 182; verſchlagene vom Land 342.
Thierſtälle 123.
Tiefloth ſ. Loth.
Tijuca 257.
Topflaggen 392.
Topnanten 278.
Toppen und braſſen 278.
Topsälteſte 16.
Torpeder, der 232.
Torpedoboote 1.
Trim, der, der Segel 184.
Trinkwaſſer 271.
Trinkwaſſerausgabe 273.
Trockenlaſt 130.
Trunkenheit an Bord 323.
Typhus 419.

Umkleiden 306.
Unglücksfälle 360; Vorſichtsmaßregeln gegen 183.
Unterlieutenants 231.
Unteroffiziere 9. 16. 173. 234.
Urlaub 260.
Urwald 375.

Variation 275.
Ventilation 46.
Veränderliches Wetter 350.
Verholen eines Schiffs 253.
Vermooren eines Schiffs 221. 224.
Verſchalken 33.
Verwaltung 5. 72.
Volante 426.
Vorhandsgaſten 16.
Vorkajüte 187.
Vorleute 288.
Vorſegel, die 281. 284.

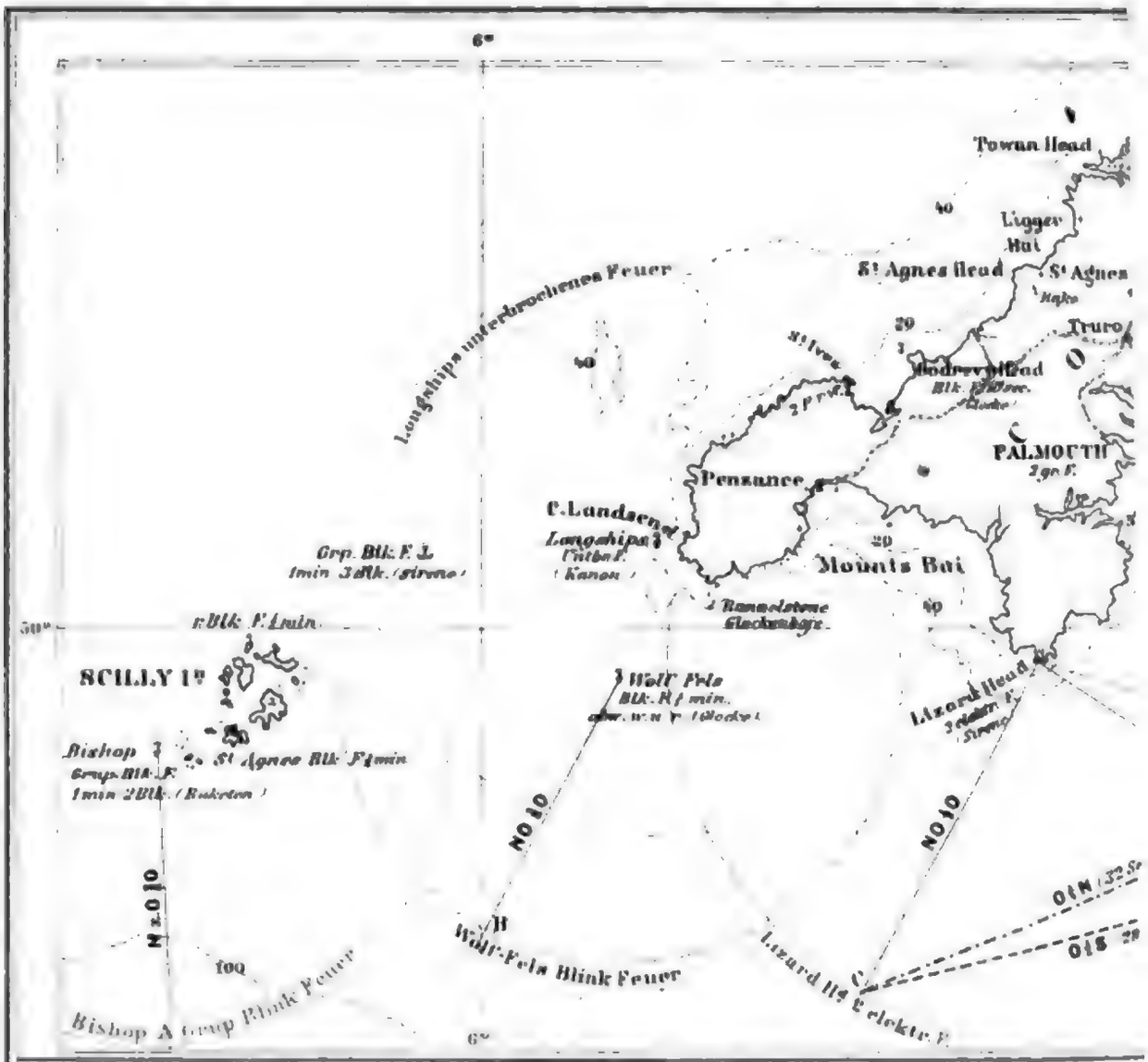
Wache, die Sicherheits- 222.
Wachablöſung der Offiziere 298.
Wachdienſt im Hafen 228. 238; auf See 228.
Wachgänger 236.
Wachmannſchaft 20.
Wachoffizier, der 3. 23. 227. 291.
Waffenputzen 97.
Warpanker 253.
Waſchfrauen 66.
Waſſer, Süß- ſ. Süßwaſſer.
Waſſerberg 31.
Waſſer holen 112. 375; trinken 271.
Waſſerlaſt 130.
Weinvorſtand, der 349.
Wellen 12. 14. 33.
Wenden 32.
Weſtindiſche Inſeln 394.
Wetter, veränderliches 350.
Wetterleuchten 339.
Wimpel ſ. Commandoabzeichen.
Wind, heißer, in Braſilien 383.
Windſäcke 46.
Windſtille 83.
Wortarmuth der deutſchen Seemannsſprache 387.

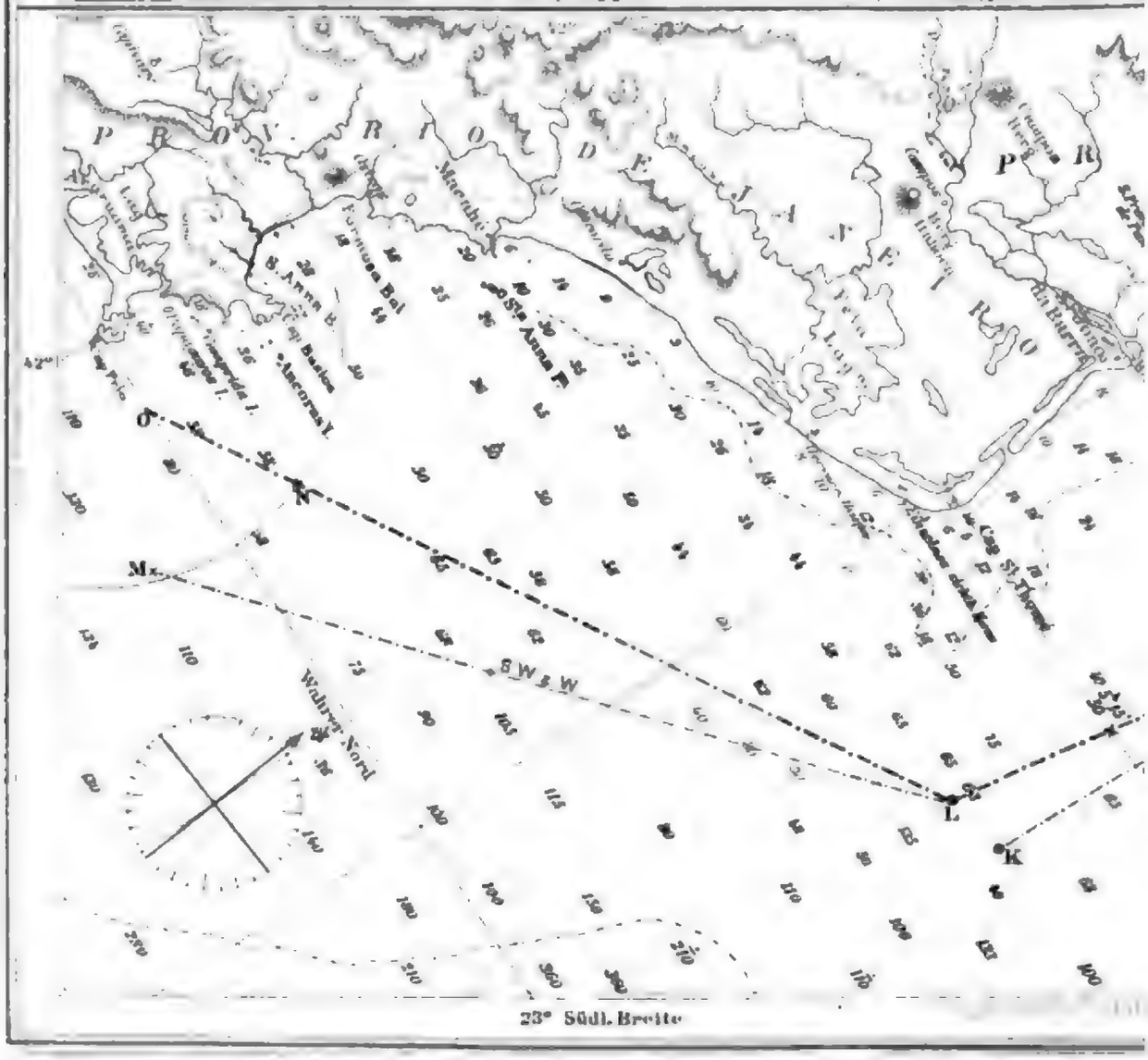
Zeiteintheilung an Bord 229.
Zeitrechnung auf See 133.
Zeugflicken 97.
Zeugwäſche 250. 302.
Zimmermann, der 232.
Zuckerhut, der 222.
Zurrung, die 13.
Zwiſchendeck, das 125; im 23. 267.

Druck von F. A. Brockhaus in Leipzig.

Digitized by Google

Digitized by Google


6°
Towan Head
Ligger Bai
St Agnes Head
St Agnes
Truro
Longships unterbrochenes Feuer
Godrevy Head
PALMOUTH
Penzance
C. Landsend
Longships
Mounts Bai
Grp. Blk. F. 1
1min 3Blk. (Sirene)
Rannelstone
Glockenbaje
50°
SCILLY Is
Wolf Fels
Lizard Head
Bishop
St Agnes Blk. F. 1min
1min 2Blk. (Raketen)
NO 10
NO 10
NZO 10
Wolf-Fels Blink Feuer
Lizard Hd elektr. F.
Bishop A Grup Blink Feuer
6°


P R O V. R I O D E J A N E I R O
Formosa Bai
S. Anna B.
Cap Basion
Ancoras I.
Sta Anna F.
Campos Berg
Cap St. Thomé
Mx.
S W & W
Wahrer Nord
L
K
42°
23° Südl. Breite

Digitized by Google

Chap. 2
Plate 16 [illegible]

Digitized by Google